Maier-Rothschild

Handbuch

der gesamten

Handelswissenschaften

für

ältere und jüngere Kaufleute

sowie für

Fabrikanten, Gewerbetreibende, Verkehrsbeamte, Anwälte und Richter.

Bearbeitet

von

Prof. Dr. **M. Haushofer**, Prof. **J. Fr. Schär**, Rechtsanwalt und Syndicus der Handelskammer zu Mannheim Dr. **J. Landgraf**, Prof. **H. Gießler**, **C. F. Huber**, Lehrer der Handelswissenschaften u. a.

Erster Band.

Sechste, gänzlich neu bearbeitete und erweiterte Auflage.

Berlin SW. 46.
Verlag für Sprach- und Handelswissenschaft
(Dr. P. Langenscheidt).
1895.

Vorwort.

Wiederum tritt unser Handbuch in die Öffentlichkeit. Die beifällige Aufnahme, welche die früheren Auflagen gefunden haben, hat uns überzeugt, daß das Buch einem wirklichen und weit verbreiteten Bedürfnis entgegenkam. Bei der Herausgabe der neuen Auflage mußte uns einerseits der Gedanke leiten, in der Hauptsache vom bisherigen Inhalt und Umfang des Buches möglichst wenig abzuweichen; anderseits aber konnten wir uns doch dem Bestreben, jedesmal mehr und Besseres zu bieten, als vorher, nicht ganz verschließen. Das Ergebnis dieser Ziele und Wünsche war zunächst ein größeres Format, welches lesbareren Druck ermöglichte und die Übersicht erleichtert. Aber auch der Inhalt wurde zeit- und sachgemäß umgestaltet. Hinsichtlich der Zusätze und Verbesserungen, die Band I gefunden hat, möchten wir Folgendes hervorheben:

Die I. Abteilung (Handelsgeschichte) wurde abermals umgearbeitet und die neuesten Ereignisse, sofern sie handelsgeschichtliche Bedeutung haben, nachgetragen. Die II. Abteilung (Handelsgeographie) wurde zusammengedrängt und vollständig umgearbeitet, indem überall die Zahlenangaben eingesetzt werden mußten. Der vormalige III., IV., V. und VI. Abschnitt wurden in eine III. und IV. Abteilung zusammengezogen, von welchen die III. die Grundlagen der Nationalökonomie, und die IV. die Wirtschaftslehre der Haupterwerbszweige enthält. Hierdurch gewannen diese Abteilungen ein den wissenschaftlich gehaltenen Lehr- und Handbüchern der Nationalökonomie ähnlicheres Gesicht, ohne an praktischer Brauchbarkeit zu verlieren. Es fanden im Ganzen nur unwesentliche Kürzungen statt, dagegen ward der Inhalt hinsichtlich der wirtschaftspolitischen Seite ausgedehnt, auch der Rohproduktion sorgfältigere Betrachtung gewidmet.

Bei dieser Umarbeitung wurde alles statistische Material nur den zuverlässigsten Quellen entnommen.

Der II. Band mußte in wesentlich veränderter Form gegeben werden; die Buchhaltung, von Prof. J. Fr. Schär in Basel bearbeitet, darf sich ohne Scheu dem Besten an die Seite stellen, was bisher auf diesem Gebiete geleistet wurde.

Wir hoffen und wünschen, daß unser Buch mit diesen und anderen Verbesserungen, welche ihm wiederum zu teil wurden, sich wie die älteren Auflagen einen Kreis von Freunden erringen werde. War doch unser Ziel stets darauf gerichtet, ein brauchbares Hand- und Nachschlagebuch des ganzen kaufmännischen Wissens zu bieten; ein Buch, welches den Zögling gründlich belehren, den gereifteren Geschäftsmann rasch orientieren und dem Lehrer eine Handhabe zum Unterricht bieten soll. Unser Buch sollte eine Brücke sein zwischen der Wissenschaft und dem praktischen Leben; möchten die Männer der Wissenschaft und jene der geschäftlichen Praxis dieses Ziel, sowie unsere treue Arbeit zu seiner Erreichung als vollberechtigt erkennen!

Berlin, München, Stuttgart, Mannheim, Basel.

Die Verlagshandlung und Redaktion.

Inhaltsverzeichnis zu Band I.

Dritte Abteilung.

Grundzüge der Nationalökonomie.

Vierte Abteilung.

Wirtschaftslehre der Haupterwerbszweige.

Fünfte Abteilung.

Der Staatshaushalt.

Erste Abteilung.

Abriß der Handelsgeschichte.

Einleitung.

Die Handelsgeschichte hat die Aufgabe, zu zeigen, wie sich im Laufe der Zeit die Verhältnisse des Handels bei den verschiedenen Völkern gestaltet haben, welche Umstände und Verhältnisse auf die Entwickelung des Handels bestimmenden Einfluß nehmen. Sie bildet einen Bestandteil der Kulturgeschichte. Da die einzelnen Gebiete, in welchen menschliche Bestrebungen sich bethätigen, untereinander zusammenhängen und gegenseitig aufeinander einwirken, ist es begreiflich, daß auch der Handel mit andern Thätigkeiten der Nationen einen Zusammenhang hat. Dieser Zusammenhang ist ein so inniger, daß die wichtigsten Ereignisse der politischen Geschichte und der Geschichte der Industrie, des Verkehrswesens, der Erfindungen notwendig in die Handelsgeschichte hereingezogen werden müssen.

Die Handelsgeschichte eines einzelnen Volkes beginnt damit, zu zeigen, wie beim Eintreten des Volkes in den Gang der Geschichte dessen wirtschaftlicher Zustand im allgemeinen beschaffen war; welche Rohstoffe über den eigenen Bedarf hinaus produziert und demnach andern Nationen überlassen werden konnten; welche Verkehrsgelegenheiten vorhanden waren; mit welchen Nachbarvölkern zuerst und am lebhaftesten Handel getrieben war; welche politische Einrichtungen das wirtschaftliche Leben berührten; wie alle diese Umstände im Laufe der Zeit teils durch innere Ereignisse, teils durch die Berührung mit andern Ländern sich änderten. Hierbei sind es bald politische Ereignisse, die sich in den Vordergrund drängen; bald Handlungen der Gesetzgeber; dann wieder Erfindungen und Entdeckungen, Waren, Handelswege oder Handelsplätze.

Die Handelsgeschichte wird gewöhnlich in vier Perioden geteilt. Die erste Periode umfaßt das Altertum von den ältesten Zeiten der Geschichte bis zum Untergang des weströmischen Reichs im J. 476 n. Chr. Die zweite Periode gehört dem Mittelalter an, bis zur Entdeckung Amerikas im J. 1492; die dritte umfaßt die neuere Zeit von da bis zur französischen Revolution 1789, die vierte die neueste Zeit bis zur Gegenwart. Es ist dies eine Einteilung, die zwar zunächst an allgemein politische Ereignisse sich anknüpft; mit diesen Ereignissen hängen jedoch große Änderungen der wirtschaftlichen Zustände aufs innigste zusammen.

I. Der Handel im Altertum.

Die Anfänge des Handels reichen in vorgeschichtliche Zeit zurück. In den einfachsten Kulturzuständen, als noch jede Familie bloß für den eigenen Bedarf sorgte, waren Handel und Verkehr weder notwendig, noch möglich. Die Fortschritte der Völker und Stämme von der ungeregelten Wirtschaft einfacher Jäger- und Fischerhorden zum Betrieb der Viehzucht und endlich zu dem eines seßhaften Ackerbaues konnten gewiß nur sehr langsam geschehen, vielfach durch Fehden, Raubkriege, verheerende Elementarereignisse und wirtschaftliche Notstände unterbrochen. Während dieser Fortschritte mußte die Ansammlung von Kapital, die Teilung der Arbeit zunehmen; die Erzeugnisse menschlichen Fleißes wurden immer mannigfaltiger; damit wurden zuerst die einzelnen Familien, allmählich auch ganze Ortschaften und Landstriche immer mehr auf den Austausch ihrer Produkte angewiesen. Erst nachdem man angefangen hatte, seßhaften Ackerbau zu treiben, konnten Städte entstehen, ursprünglich als Schutzwälle gegen die schweifenden Jäger- und Nomadenstämme. Hinter ihren Mauern fing das industrielle Gewerbe an, sich zu entwickeln. Der Fortschritt vom Ackerbaustaat zum Staate mit voller gewerblicher Ausbildung konnte auch nur langsam geschehen. Immer weiter schritt die Arbeitsteilung; mehr und mehr strebten die Völker darnach, von der Natur unabhängig zu werden. Mit der Ausbildung städtischen Gewerbes mußte der Handel, anfangs in bescheidenem Umfange, aufblühen.

Die fortschreitende Technik gestaltete immer mannigfachere Produkte und machte damit den Handel notwendiger und lohnender, so daß er nach und nach selbständiges Gewerbe werden mußte, während vorher Produzenten und Konsumenten der Waren selbst den Austausch besorgt hatten. Fortschritte der Schiffahrt erweiterten das Gebiet des Verkehrs und machten die Völker unabhängiger von dem langsamen, umständlichen und teuren Landtransport. Gemünztes Geld, welches freilich nur sehr allmählich an die Stelle älterer minder vollkommener Tauschwerkzeuge trat, erleichterte den Umlauf der Werte. Gleiches that der Kredit, der auch nur langsam mit der zunehmenden Ordnung der Rechtszustände wirksam werden konnte. Alle wirtschaftlichen Mächte erstarkten durch wechselseitige Wirkung. So finden wir endlich in jenen Zeiten, von denen uns eigentliche Geschichte, nicht mehr bloße Vermutung, Kenntnis giebt, ausgedehntere Handelsbeziehungen: es erscheinen bis zum Schlusse des Altertums, teils nacheinander, teils nebeneinander, eine Reihe großer Kulturvölker, jedes mit eigentümlichen Verhältnissen und Schicksalen. Diese Völker sind die Ägypter, die Inder, die Babylonier und Perser, die Phönizier, Griechen, Karthager und Römer.

Ägypten, dieses älteste Kulturland der Erde, reich befruchtet durch den fetten Schlamm, welchen die jährlichen Überschwemmungen des Nil zurücklassen, erscheint schon Jahrtausende vor unserer Zeitrechnung als wohlgeordneter Ackerbaustaat. Die dem Lande durch die Natur gegebenen Grundlagen seiner Wirtschaft ließen das Volk erkennen, daß Landbau seine Stärke war. Frühzeitig auch findet man feste Gliederung der Kasten. Priester und Krieger, Ackerbauer, Handwerker und Hirten bildeten geschlossene Kasten. Später traten noch andere hinzu. Dem Boden wurden mit geringer Mühe reichliche Ernten an Weizen, Korn, Gerste und Flachs abgewonnen; auch Baumwolle ward kultiviert. Die Byblospflanze lieferte Nahrung und Papyrus. Viehzucht war verachtet; das Handwerk hoch entwickelt. Die Weberei lieferte die berühmten Byssusgewänder und kostbare Teppiche. Auch die Färberei leistete vorzügliches. Ebenso die Metall-, Holz- und Lederindustrie; erstere namentlich mit künstlerischer Formenschönheit. Berühmt waren auch die Thon- und Glasindustrie. Die Papyruspflanze ward zu Papier, zu Kleiderstoffen, Tauwerk &c. verarbeitet. Den inneren Handel beförderten der schiffbare Nilstrom mit zahlreichen fahrbaren Kanälen, sowie die großen ägyptischen Nationalfeste; daneben gesetzliche Bestimmungen über Darlehen, Wucher &c. und polizeiliche Aufsicht auf Maß und Gewicht. Bargeld war wohl nur wenig im Umlauf. Der auswärtige Handel scheint mehr von andern Völkern als von Ägyptern selbst unterhalten worden zu sein. Die Ägypter waren dem Verkehr mit Fremden in den älteren Zeiten ihrer Geschichte nicht sehr geneigt, scheinen aber doch fremden Kaufleuten Zutritt gestattet zu haben. Den Seehandel überließen sie wohl den Phöniziern. Der Landhandel war nach Osten hin Karawanenhandel mit dem Hauptknotenpunkt Pelusium; auf uralte Verbindungen mit Asien lassen chinesische Fläschchen, in ägyptischen Gräbern gefunden, schließen. Exportiert wurden aus Ägypten hauptsächlich Bodenprodukte; importiert Balsam, Wein, Öl, Bauholz, dessen Mangel keine große Handelsflotte entstehen ließ.

Lebhaftere Handelsthätigkeit begann in Ägypten seit König Psammetich, 670—616 v. Chr. Das bis dahin festgehaltene System der Absperrung gegen außen fiel; griechische Regsamkeit drang in

die ägyptischen Seestädte, welche zu Freihäfen erklärt wurden. Unter den Königen Nechao und Amasis (570—526 v. Chr.) erreichten Gewerbthätigkeit und Handel eine hohe Blüte; namentlich wurden Bodenprodukte vorteilhaft ins Ausland abgesetzt. König Nechao pflegte mit Eifer die Schiffahrt und den Seehandel; den von König Sesostris schon geplanten Schiffahrtskanal vom Nil zum roten Meere nahm er wieder auf, und bediente sich phönizischer Seefahrer zu Entdeckungsreisen. Unter König Amasis wurden auch den griechischen Seefahrern Privilegien, Tempel und Faktoreien gewährt; Zentrum dieses Verkehrs war die Hafenstadt Naukratis. Die Regierung des Amasis (570 bis 526 v. Chr.) bezeichnet die höchste Blüte der ägyptischen Volkswirtschaft: lebhafteste Gewerbthätigkeit und vorteilhafter Absatz von Bodenprodukten. In diese Zeit fällt auch die Eroberung der wertvollen Insel Cypern (550). Die späteren Eroberungskriege, deren Gegenstand Ägypten war, mußten natürlich teils Störungen der Handelsbeziehungen, teils neue Wirtschaftszustände herbeiführen. Wahrhaft glänzend war der Aufschwung der ganzen Kultur Ägyptens unter den Ptolemäern. Alexander der Große hatte die Stadt Alexandria gegründet, die schon unter seinem Nachfolger Ptolemäus Lagi zum Zentrum des damaligen Welthandels wurde und diese Stellung durch Jahrhunderte behauptete. Die Ptolemäer erweiterten nach allen Seiten hin die Handelsthätigkeit Ägyptens; Ländererwerb in Syrien, Kleinasien, Abessynien und Nubien half dazu; eine große Flotte entstand aus den Wäldern asiatischer Länder; ihre Schiffe verkehrten im Mittelmeer und ostwärts nach Arabien und Indien; nach dem inneren Afrika ging Landverkehr. Um namentlich den Warenzug von Indien nach dem Mittelmeer festzuhalten, ließen die Ptolemäer den vom König Nechao begonnenen Kanal aus dem Nil ins Rote Meer für zwei nebeneinander fahrende Schiffe erweitern. Den Handel nach Indien vermittelte das reiche Volk der Sabäer; der Warenzug aus Innerafrika ging über Kyrene.

Indien erscheint auch schon im höchsten Altertum als merkwürdiges Kulturland mit überaus reicher Natur und kostbaren Erzeugnissen, welche seit den Anfängen des Verkehrs überall gesucht waren. Als herrschender volkswirtschaftlicher Grundsatz gilt auch hier ein ausgeprägtes Kastenwesen. Die Klassen waren streng von einander gesondert; nicht allein der Beruf, sondern auch religiöse Sitte und Satzung baute unübersteigliche Scheidewände zwischen den einzelnen Kasten auf. Die Industrie war schon frühzeitig hoch entwickelt, namentlich die Erzeugung mannigfacher Webstoffe, Metall- und Schmuckwaren. Schon in den ältesten Zeiten der Handelsgeschichte waren die indischen Gewebe wegen ihrer Mannigfaltigkeit und ihres Farbenreichtums berühmt; verschiedene Faserstoffe für diese Gewebe lieferte das Land selbst. Auch die edlen Holzarten wurden durch die Gewerbe verwendet. Die Metallindustrie verarbeitete vorzügliches Eisen, daneben Erz, Gold, Silber und Kupfer; schon in sehr früher Zeit wußte man Edelsteine zu bearbeiten, an welchen das Land überaus reich war. Zum inneren Handel war hinreichende Veranlassung geboten durch die Mannigfaltigkeit, mit welcher die Natur ihre Schätze über die verschiedenen Teile des Landes verstreut hatte. Die Westküste lieferte andere Naturprodukte als die Ostküste; das Innere des Landes wiederum andere als die Ufergegenden. Wohlgebaute Straßen und die großen Wasseradern des Ganges und Indus unterstützten den Verkehr. Desgleichen die früh schon übliche Münzprägung, polizeiliche Aufsicht auf Maß, Gewicht und Frachtwesen, obrigkeitliche Bestimmung der Warenpreise. Käufer und Verkäufer trafen sich in den vielen Wallfahrtsorten und heiligen Städten, unter denen Ozene (jetzt Ougein) eine wichtige Rolle spielte. Der auswärtige Handel wurde mehr von andern Nationen, als von den Indiern selbst unterhalten. Die Indier zogen ein beschauliches Leben im Heimatlande den Abenteuern des Karawanenlebens vor; sie überließen es den Fremden, die wertvollen indischen Waren in den indischen Häfen zu holen oder mit ihren Saumtieren über die hohen Grenzpässe zu kommen. Wichtige Handelsstraßen gingen westwärts über Kabul nach Persien, nördlich über die Hindukuschpässe nach Baktra, einem Mittelpunkt des alten Welthandels, von wo sie sich teils nördlich in die turanischen Länder, teils östlich in die hohe Tartarei und bis nach China verzweigten. Der nächste, freilich sehr beschwerliche Weg nach China führte über das Emodusgebirge und durch Thibet. Ein anderer, weiterer Weg nach China war der über Afghanistan, Baktra und von hier ostwärts durch die hohe Tartarei, an dem „Thron Salomonis" (einem alten Karawanserai) vorüber. In uralter Zeit schon wurden auf diesen Wegen seidene Gewänder aus China gebracht. Auch der Seeverkehr Indiens ist uralt, begünstigt teils durch die regelmäßigen Monsoonwinde des indischen Ozeans, teils durch das vorzügliche Schiffbauholz der indischen Wälder. Die Indier selbst, deren Seeschiffahrt alt und schon frühzeitig durch gesetzliche Vorschriften geregelt war, scheinen in den frühesten Zeiten unternehmende Seeleute gewesen zu sein und dieses Geschäft erst später mehr den Arabern und Malaien überlassen zu haben. Ein wichtiger Hafen war Barygaza; lebhafter Verkehr ging nach den arabischen Küsten, wohin Sandelholz, Indigo, Baumwollwaren, Eisen, Seide, Schmucksachen, Zimt u. a. gebracht wurden; während man von dort Weihrauch und Spezereien für den Gottesdienst, aus Afrika dagegen Gold, Straußfedern u. a. eintauschte. Die Araber trieben dann mit den indischen Produkten nach Westen hin Handel.

Babylon war in den Tagen des Altertums, als das durch den Euphrat und Tigris bewässerte Tiefland von Mesopotamien noch fruchtbar und reich bevölkert war, eine üppige und mächtige Stadt, deren Gründung in das Jahr 2640 v. Chr. verlegt wird. Übrigens ist die Urgeschichte Babyloniens ebenso wie die des stammverwandten assyrischen Staatswesens durchaus sagenhaft. Die Baby-

lonier erscheinen schon in der ältesten Zeit der Geschichte als Kulturvolk, dessen politisches und wirtschaftliches Leben sich in der Hauptstadt Babylon konzentrierte. Das Gebiet von Babylonien lag südlich von Mesopotamien, westlich von Tigris, östlich von der arabischen Wüste, war zur Blütezeit des Staatswesens aufs kunstvollste bewässert und sorgfältig angebaut. Die Stadt Babylon selbst besaß eine blühende Industrie in kostbaren Luxusgeweben. Auch die Verfertigung von Thon- und Glaswaren, Schmucksachen aus geschnittenen Steinen, aus Gold und Elfenbein &c. war berühmt. Für den Absatz dieser, sowie für den Bezug der Waren anderer Länder sorgten hauptsächlich die Karawanenzüge aus Syrien und Ägypten, sowie der Handelszug ostwärts über Baktra nach Indien. Münze, Maß und Gewicht des Altertums scheinen aus Babylonien zu stammen und von dort auf die Phönizier und Juden übergegangen zu sein. Nach der Unterwerfung des babylonischen Reiches durch die Perser (538 v. Chr.) erlosch der Handel von Babylon.

Das **assyrische** Reich, dessen Geschichte mit derjenigen des babylonischen mehrfach zusammenfließt, hat eine ganz ähnliche Kultur entwickelt, wie die Schwesterstadt Babylon. Doch sind zuverlässige Nachrichten über dieses Reich weit spärlicher als über das babylonische. Das letztere erreichte den Höhepunkt seines Reichtums und seiner Macht unter Nabopolassar 606 v. Chr. und dessen Sohn Nebuchadnezar, welchem die Unterwerfung von Juda und Phönizien gelang. Damit wurde Babylonien zum Beherrscher des ganzen vorderasiatischen Kultur- und Handelslebens. Mit der Regierung Nebuchadnezars endete auch diese Blütezeit; seine Nachfolger waren zu schwach und verweichlicht, um den andringenden Persern zu widerstehen.

Die **Araber**, deren größte Machtentfaltung und Handelsthätigkeit erst in die Zeit des Mittelalters fällt, hatten doch schon im Altertum mehrere blühende und berühmte Handelsplätze, namentlich Saba und Gerrha, von welchen aus ein unternehmender Seehandel ostwärts nach Indien, nordwestlich nach Ägypten getrieben ward.

Die **Phönizier**, das berühmteste Handelsvolk des Altertums, wohnten auf einem schmalen Küstensaume des heutigen Syrien. Die Lage dieses Ländchens, im Hintergrunde des Mittelländischen Meeres, war eine außerordentlich günstige; die Natur hatte dasselbe mit wertvollen Bodenprodukten, insbesondere mit gutem Schiffsbauholz ausgestattet. Wertvoller noch war die ungewöhnliche technische und Handelsbegabung des Volkes. Die Phönizier wohnten in einzelnen unabhängigen Städten, welche sich erst später vereinigten. Unter diesen Städten glänzten Byblus, Berytus und Aradus zuerst als Handelsstädte; später, aber zu um so großartigerer Machtentfaltung, erhoben sich Sidon und Tyrus. Vor 1600 v. Chr. bestanden schon Niederlassungen der Phönizier zu Erwerbszwecken an einzelnen Küstenplätzen des Mittelmeeres (Ägypten, Cypern &c.). Von 1600 bis 1100 war Sidon die bedeutendste der phönizischen Städte; die auswärtigen Handelsniederlassungen wurden in dieser Zeit zahlreicher; der phönizische Handelszug reichte westwärts bis über die Säulen des Herkules (Gibraltar), östlich in die Euphratländer. Den Gipfel seiner Macht erreichte Phönizien zwischen 1100 und 750 v. Chr., als Tyrus die herrschende Stadt und das ganze Mittelmeer eine Domäne der Phönizier war. Mit dem Tode des Königs Hiram (947 v. Chr.) endete die Blüte Phöniziens. Ägyptische, assyrische und babylonische Heereszüge zerrütteten Syrien und Palästina; viele Phönizier wanderten nach westlichen Kolonieen aus; Tyrus selbst wurde schließlich durch die Babylonier erobert und ging dann an die Perser über. Schon lange vor dem politischen Untergange der phönizischen Städte waren ihnen auf dem Gebiete des Handels in den Griechen gefährliche Konkurrenten erwachsen.

Die industrielle Thätigkeit der Phönizier wurde früher vielfach übertrieben gerühmt. Größtenteils kamen die Waren, welche den Phöniziern zugeschrieben werden, aus andern Ländern oder waren Nachbildungen fremder Produkte. Nicht einmal die Purpurfärberei und Glasfabrikation, worin sie es zu hoher Vollkommenheit brachten, dürfte von ihnen erfunden worden sein; letztere kam wahrscheinlich aus Ägypten. Verarbeitung der Metalle, Luxusgegenstände aus denselben, Gewebstoffe und Färberei sind hauptsächlich nennenswert. Die Purpurfärberei verbreiteten sie an allen Küsten des Mittelländischen Meers und hatten allenthalben ihre Fabriken, was sich aus dem kolossalen Luxus erklärt, der im Altertum mit Purpurstoffen getrieben wurde. Nicht weniger als 53 verschiedene Farbenabstufungen wußte man in Phönizien aus dem Farbstoff der Purpurschnecke zu bereiten. Die Webstoffe für die Färbereien gingen ebenfalls aus einheimischen Webereien hervor; es wurde Schafwolle, Baumwolle und Seide verarbeitet, nach assyrisch-babylonischen Vorbildern.

Der phönizische Handel war ungemein vielseitig und darin eigentümlich, daß er jeden Gegenstand und jede Gelegenheit aufstöberte und zu verwerten wußte. Der Großhandel war hinsichtlich einzelner Waren Monopol einzelner privilegierter Personen, so namentlich der Getreide- und Purpurhandel. Ein Hauptbestreben ging dahin, die Edelmetalle in den Produktionsgebieten zu gewinnen. Durch die Phönizier kamen sie in die Handelswelt des Altertums, und man findet den Geldgebrauch am ältesten und allgemeinsten in der Nähe von Phönizien. Ihnen wird auch das Zinsnehmen als Erfindung zugeschrieben. In Griechenland war es ein Hauptgeschäft der dortigen Phönizier, Schiffe und Ladung gegen hohe Zinsen zu beleihen. Hauptsächlich scheinen sie das Bankgeschäft (Umwechselung und Leihgeschäft) betrieben zu haben. Die phönizischen Städte waren der bedeutendste Edelmetallmarkt des Altertums. Silber scheint hauptsächlich aus Tarsis, Gold aus Arabien gekommen zu sein; Zinn aus Spanien und Britannien; Kupfer aus Phönizien, Syrien und den Kolonieen. Neben Edelmetallen waren Sklaven wichtiger Handelsgegenstand. Syrische

und griechische Sklaven waren namentlich beliebt, und der Gewinn aus diesem Geschäfte ein sehr großer, da die Sklaven wohlfeil gekauft und sehr teuer verkauft wurden. Wein, Öl, Gewürze und Spezereien aus Arabien und Indien, Weihrauch, Zimt waren ebenfalls gewinnbringende Handelsgegenstände; ferner Fische aus dem schwarzen Meere, Wolle und Leder für die industrielle Verarbeitung, fertige Kleidungsstücke, Vieh u. a. Schließlich sammelten sich in den Speichern der phönizischen Kaufleute die Waren aus allen Handelsplätzen der Mittelmeerländer an, um von hier aus nach allen Richtungen wieder verteilt zu werden. Der ägyptisch-phönizische Handel war besonders alt, und es waren namentlich die kunstvollen Industrieprodukte der Ägypter auch Gegenstand des phönizischen Handels; desgleichen auch das ägyptische Getreide. Mit den thätigen Arabern bestand ein sehr lebhafter Verkehr über die Landenge von Suez. Mit den Sabäern teilten sich die Phönizier in den Handelsweg nach Südosten. Aber auch zu Lande ging der phönizisch-arabische Handelszug nach Mesopotamien. Von Babylon aus bezog man dessen Gewebstoffe und Luxuswaren. Außer Transitwaren kamen aus Arabien hauptsächlich Vieh, Felle und Wolle. Mit dem arabischen Handel hing auch der äthiopische und indische zusammen, insbesondere die berühmten Fahrten nach dem Goldlande Ophir. Wo dieses Ophir zu suchen ist, ist heute noch zweifelhaft; eine Meinung verlegt es nach Hinterindien, eine andere nach der Ostküste Afrikas. Sicher ist, daß König Hiram von Tyrus mit König Salomo gemeinsam eine Expedition nach Ophir unternahm, welche mit einem sehr bedeutenden Gewinn zurückkehrte, nachdem sie drei Jahre unterwegs gewesen. Nach den Euphratländern führten aus Phönizien mehrere Handelsstraßen; und außer den babylonischen Industrieartikeln bezog man auf denselben auch indische Waren. Exportiert wurden in jener Richtung europäische Produkte, Bauholz, Wein und Öl. Andere Handelszüge gingen nach Armenien, welches Pferde und Sklaven lieferte, nach den goldreichen Ländern am Pontus und nach Palästina, welches Bodenprodukte sandte, und wo merkwürdigerweise phönizische Handelsthätigkeit dominierte. Unter den westlichen Handelsgebieten sind namentlich Griechenland, noch mehr die Kolonialländer in Afrika und Südspanien nennenswert. Der Reichtum Spaniens an Naturprodukten, vor allem aber an Silber und Gold, aber auch an Bodenfrüchten, ließ das Land zu einer unerschöpflichen Quelle für die phönizische Spekulation werden. Überaus mannigfaltig waren die aus dem nördlichen Afrika bezogenen Waren. Hinsichtlich der in Phönizien zusammenströmenden Waren und ihrer Bezugsquellen finden sich genaue und zuverlässige Aufschlüsse in verschiedenen Stellen der Bibel (Prophet Ezechiel).

Dieser ausgedehnte Handel war nur ermöglicht durch die wahrhaft glänzende Ausbildung, welche der Schiffbau und das Seewesen bei den Phöniziern fand. Schiffbaumaterial lieferten die Cypressen und Zedern des Libanon, den Hanf zu Segeln und Tauwerk das Land selbst. Die Erfindung des Schiffbaues wird häufig den Phöniziern zugeschoben; und wenn dies auch eine Übertreibung ist, da man es beim Schiffbau mit einer Erfindung zu thun hat, welche aller Wahrscheinlichkeit nach ganz schritt- und stückweise entstanden ist, so ist doch jedenfalls unzweifelhaft, daß man den Phöniziern ganz bedeutende Fortschritte auf diesem Gebiet verdankt. Die gewöhnlichen phönizischen Handelsschiffe waren sehr breitbauchig, fast völlig rund, eine Gestalt, welche zwar nur langsames Vorwärtskommen, aber große Tragkraft und Seesicherheit bewirkte. Besonders berühmt waren die nach fernen Meeresgegenden segelnden sogenannten Tarsis-Schiffe. So bezeichnete man zunächst die nach Spanien, dann aber überhaupt die nach entfernten Gegenden segelnden Schiffe. Die phönizischen Seereisen reichten schon 1250 v. Chr. bis an den Atlantischen Ozean; und 2000 Jahre vor den Portugiesen umfuhren Phönizier den ganzen afrikanischen Kontinent. Die phönizischen Kaufleute reisten gewöhnlich als Führer eigener Schiffe mit eigenen Waren im Ausland und blieben oft Jahre lang, manchmal ihr Leben lang in der Fremde. Viele wurden in andern Ländern ansässig, sowohl als Bankiers, wie als Groß- und Kleinhändler. Besonders bezeichnend für den phönizischen Handel ist die Gründung zahlreicher und großer Kolonieen, teils zu Handelszwecken, teils zu industriellem Betrieb. Nur durch die große Kolonialmacht erklärt sich die lange Dauer der phönizischen Seeherrschaft. Unter den asiatischen Kolonieen sind Dan, Hamath, Tarsus und Laodicäa nennenswert; an der syrischen Küste Dor und Joppe; am Roten Meere Eziongeber und Elat; unter den Inselkolonieen des Mittelmeeres Cypern mit seinem hervorragenden Reichtum an Naturprodukten, Rhodus, als kommerzielles Zentrum im östlichen Teil des Mittelmeeres, sowie die Niederlassungen auf Sizilien, dem metallreichen Sardinien, Malta mit besonders gutem Hafen und den Balearen. An der afrikanischen Nordküste zog sich eine ganze Reihe von Kolonieen entlang, meistens von Tyrus gegründet. Diese afrikanischen Niederlassungen zogen sich aber bis in das Innere des Kontinents. Die wichtigsten derselben waren Groß- und Klein-Leptis, Hippo, Utika, Thapsus 2c. Allmählich, namentlich seit die phönizischen Städte ihre politische Selbständigkeit verloren, wurde das phönizische Kolonialgebiet im Osten des Mittelmeeres von den Griechen, im Westen von den Karthagern okkupiert. Die wertvollsten Kolonieen aber befanden sich in Tarsis (der südwestliche Teil von Spanien), später Turditanien genannt.

Karthago. 878 v. Chr. von Phöniziern aus Tyrus auf einer Landzunge im Golf von Tunis gegründet, mußte diese Stadt anfangs ihren afrikanischen Grenznachbarn Tribut bezahlen, drängte aber bald die eingeborenen Stämme zurück und kolonisierte ein Gebiet für sich, das ungefähr mit dem heutigen Tunis zusammenfällt. Andere phönizische Pflanzstädte an der afrikanischen Nordküste mußten nach und nach die Herrschaft Karthagos

anerkennen, so daß dasselbe zur Hauptstadt eines afrikanischen Reiches ward, das westwärts noch durch Kolonieen bis über die Meerenge von Gibraltar hinaus erweitert wurde. Kultur und Politik waren der phönizischen entwachsen. Karthago war eine Art Republik, in welcher die Macht hauptsächlich in den Händen grundbesitzender Adelsgeschlechter war. Eine wohlhabende Mittelklasse fehlte; früh zeigten sich schon die Schattenseiten der Geldherrschaft. Die Landwirtschaft stand in hoher Blüte; auf industriellem Gebiet waren die Verfertigung von Metallwaren, Lederwaren und namentlich der Bau und die Ausrüstung von Schiffen berühmt. Aber von dem friedlichen Handelsgeist der Phönizier hatten die Karthager wenig geerbt; durch ihre auswärtige Politik wehte ein kriegerischer und treuloser Geist. Die Machtentfaltung der Karthager, von den Römern „Punier" genannt, richtete sich hauptsächlich nach den westlicheren Teilen des Mittelmeeres, zumeist nach Spanien, wo sie sich zuerst an der Küste festsetzten, die Herrschaft über die alten phönizischen Städte erlangten, später aber auch ins Binnenland vordrangen, um die reichen Bergwerke auszubeuten. Auf Sardinien und Sizilien saßen sie wenigstens an den Küsten, während sie an den Küsten von Gallien und Italien nicht Boden fassen konnten. Selbst über die Meerenge von Gibraltar hinaus an den Westküsten von Europa hatten sie Niederlassungen. Im Bereich ihrer Kolonieen behandelten sie den Handel als Monopol; doch gelang dies nur in der westlichen Hälfte des Mittelmeers; denn in der östlichen Hälfte dominierten damals die Griechen. Mit den Einwohnern der Goldländer am Nigerflusse trieben sie stummen Handel; ihr Landhandel erstreckte sich in das Innere Afrikas, jedenfalls in die Oasen und nach Oberägypten. Die Grundlagen der karthagischen Macht bildeten blühende Landwirtschaft, eine mächtige Flotte und Armee und wertvolle Kolonieen; aber grenzenlose Herrschsucht und die überwältigende Rivalität Roms stürzte das merkwürdige Staatswesen und vernichtete die glänzende Stadt, welche zur Zeit ihrer Blüte 700000 Einwohner hatte. Um 450 v. Chr. war das karthagische Staatswesen zur höchsten Blüte gelangt; es beherrschte die Westhälfte des Mittelmeers. Aber ein wertvolles Stück fehlte noch in diesem Besitze: Sizilien. Und das Streben nach dem Alleinbesitz dieser Insel führte den Untergang der mächtigen Republik herbei. Die dortigen griechischen Kolonieen hätten dem Reichtum und der Kriegsmacht Karthagos nicht lange standhalten können; aber ein gewaltiger Gegner trat den Karthagern in Rom auf. Die Eifersucht um Sizilien führte zu einem in Sizilien, Spanien, Italien und Afrika geführten furchtbaren Kampfe der beiden Republiken. Dreimal entbrannte dieser Kampf im ersten (264 v. Chr.), zweiten (221 v. Chr.) und dritten „Punischen Kriege" (150 v. Chr.). Im ersten Punischen Kriege unterlag Karthago zur See; der zweite endete nach achtzehnjähriger Dauer und der Besiegung Hannibals mit dem Verlust von Spanien; der dritte währte vier Jahre und endete 146 v. Chr. mit dem Untergange der prachtvollen Stadt, welche, von Hasdrubal heldenmütig verteidigt, nach rasendem Verzweiflungskampfe genommen ward. Siebzehn Tage brannte die eroberte Stadt; die Länder der Republik am Mittelmeer wurden hierauf römische Provinz. Ihr kommerzielles Leben erlosch nach und nach. Karthago, neu erbaut, wurde römische Provinzialstadt, später Hauptstadt des Vandalenreiches, 647 n. Chr. aber durch die Araber in einen Trümmerhaufen verwandelt.

Griechen. In den ältesten Zeiten der griechischen Geschichte waren Industrie und Handel unbedeutend, Ackerbau und Viehzucht Haupterwerbszweige; und diese wurden meistens durch Sklaven betrieben. Was an ausländischen Produkten und Industrieerzeugnissen gebraucht wurde, brachten die Phönizier. Mit der dorischen Wanderung (1104 v. Chr.) gestaltete sich das griechische Wirtschaftsleben regsamer. Es begann die Kolonisierung der kleinasiatischen Küste. Die dortigen Städte Mitylene, Smyrna, Magnesia, Milet, Ephesus rc. begannen lebhafte industrielle und Handelsthätigkeit, die auch auf das Mutterland zurückwirkte. Die inneren Landesteile blieben bei Ackerbau und Viehzucht, die Küstenlandschaften warfen sich auf Handel und Schiffahrt. Letztere namentlich machte bald glänzende Fortschritte. Unter den wichtigsten Staatswesen Griechenlands hatte Sparta für den Verkehr geringe, Athen ungleich größere Bedeutung. Die Politik und Gesittung Spartas war dem Verkehr mit dem Auslande nicht gewogen, Gewerbe und Handel mißachtet. Ganz anders in Athen. Dieses, schon von Natur günstiger situiert, wurde zur griechischen See- und Handelsmacht, namentlich unter Perikles (bis 429 v. Chr.). Unter der Regierung Perianders wurde Korinth ein Hauptabhandelsplatz. Dem Festland folgten die Inseln: Delos, als vielbesuchter Wallfahrtsort, ward auch Marktplatz; Ägina, unweit von Athen, warf sich auf die Schiffahrt und Metallindustrie und blieb fast 100 Jahre lang eine Seemacht. Auch Argos mit günstiger Verkehrslage erlangte unter Pheidon einflußreiche Handelsstellung. Eine wichtige Rolle in der griechischen Handelsgeschichte spielen die Kolonieen, mit der dorischen Wanderung beginnend. Milet, Phokäa, Ephesus und Smyrna standen als Handelsplätze obenan; unter den Inseln Chios mit berühmtem Wein; Chos, welches wertvolle Gewänder erzeugte, Lesbos reich an Marmor, Holz und Früchten, Samos mit seinen Südfrüchten und Industriewaren, Rhodus mit ausgedehnter Schiffahrt und bekannt durch seine Seegesetzgebung. Am Hellespont entstanden Abydos, Lampsakus, Heraklea, Byzanz und andere Städte; auch in das schwarze Meer drang die Kolonisierung. Die dortigen Kolonisten kauften von den Einwohnern Vieh, Getreide, Schiffbauholz und andere Rohstoffe, auch Sklaven, und brachten ihnen dagegen Industrieprodukte, Wein, Südfrüchte und dergl. Von den fernsten dieser Ansiedelungen gingen auch die Karawanenstraßen aus, welche den Griechen indische

und andere asiatische Waren brachten. Griechische Händler zogen nordöstlich über den Aral nach Mittelasien; südöstlich ging der Handelszug am Oxus aufwärts nach Baktra, Indien und China. Am vorteilhaftesten wurde diese Verkehrsrichtung namentlich für Byzanz. Weniger hervorragend war die Handelsthätigkeit der westlicheren Kolonieen. Die ersten derselben entstanden auf den jonischen Inseln; später auf der italienischen Halbinsel. Die älteste derselben ist Kumä; auch Sybaris, Kroton mit ihrem Luxus und ihrer Kunstentwicklung, Tarent in günstiger Verkehrslage und mit lebhafter Schiffahrtsthätigkeit waren blühende Kolonialstädte. Glänzender noch Syrakus auf Sizilien, eine der reichsten Städte des Altertums mit großartiger Getreideausfuhr. Keine Pflanzstadt der Griechen hat ihre Bedeutung so lange bewahrt als Marsilia (Marseille). Sie gründeten 546 v. Chr. ausgewanderte Phokäer. Durch sorgfältige Bodenkultur und lebhaften Verkehr mit gallischen und nordischen Völkern bis nach dem fernen Thule, durch gute politische Einrichtungen und den Patriotismus ihrer Bürger wurde Marsilia nach dem Sturze von Karthago die wichtigste Stadt der westlichen Hälfte des Mittelmeeres. Die spanischen Kolonisationsversuche waren minder glücklich; wertvoller dagegen wurde das 631 v. Chr. in der Nähe des heutigen Tripolis gegründete Kyrene durch den Export der mannigfaltigen afrikanischen Produkte. Durch alle diese Kolonieen verbreitete sich griechische Sprache und griechische Kultur an den Ufern des Mittelmeeres; regsamer Verkehr hielt die Kolonieen in beständiger Verbindung mit dem Mutterlande. Da sie nicht bloß den Gewinn im Auge hatten, sondern den heimischen Sinn für das Edle und Schöne mit sich trugen, wirkten diese Kolonieen veredelnd auf die fernsten Länder.

Die Handelsartikel, mit welchen sich die Griechen beschäftigten, waren ungemein mannigfaltig. Getreide kam hauptsächlich aus Ägypten, Sizilien und den Ländern am Schwarzen Meer; Wein von den griechischen Inseln fand Absatz in Ägypten wie bei den nordischen Völkern; berühmt waren namentlich die Weine von Chios, Lesbos, Kypros, Lemnos, Rhodus u. a. Öl aus Griechenland ging nach dem Morgenlande; griechische Südfrüchte im Austausch nach dem Norden. Bauholz, Flachs und Hanf, Arznei- und Farbpflanzen waren gleichfalls wichtige Handelsartikel; aus dem Tierreich sind Pferde, Rinder, Häute und Wolle, Salzfische und Elfenbein die wichtigsten. Aus dem Mineralreiche edle und unedle Metalle, Salz, Bernstein u. a. Von Industrieartikeln brachte der griechische Handel Luxusgewebe, Baumwollstoffe, Glas- und Schmucksachen aus Phönizien, Leinwand, Papier und Tauwerk aus Ägypten, Teppiche aus Samos, Kypros. Griechische Kunst und griechisches Handwerk selbst lieferten dem Auslande Waffen, Hausgeräte, Töpferwaren und dergl. Die griechische Industrie konnte wegen Mangels einheimischer Rohstoffe zwar keine sehr mannigfache sein; doch zeichneten sich ihre Produkte durch den feinsten Geschmack und künstlerische Formvollendung aus. Auf das vorteilhafteste bekannt waren Waffen aus Attika, Böotien und Argos, Metallarbeiten aus Korinth und Sikyon, Hausgerät von Thon und Erz aus Attika, Ägina und Korinth, Gewebe aus Milet, Teppiche von Samos, Korinth und Kypros. Mit Kunstwerken edelsten Geschmacks versah Griechenland die ganze damalige Kulturwelt. Auch der Sklavenhandel stand in Blüte, hauptsächlich auf dem Markte zu Delos. Gekauft wurden die Sklaven hauptsächlich in Phrygien, Skythien, Thrakien, Armenien und Medien.

Die Eigentumsverhältnisse waren geordnet, das städtische Leben ließ manche neue, für den Handel wichtige Einrichtung rechtlichen und politischen Inhalts entstehen. Der Handel Griechenlands bildet den Übergang von dem einfachen Tauschhandel zum Kauf. Der Kredit war sehr mangelhaft entwickelt; häufig begleitete der Gläubiger den Kaufmann, welchem er zu seiner Unternehmung Geld gegeben, auf der Seereise. Die Zinsen waren hoch und betrugen in Athen 10—36%. Zur Vermittelung der Darlehen dienten die Wechsler, welche auch mit geprägtem und ungeprägtem Metall handelten. Für Geld und Gewicht war leidlich Sorge getragen. Münzgrundgewicht war das Talent, eingeteilt in Minen, Drachmen und Obolen. Gold war bis zur Zeit der Perserkriege selten; von jener Zeit an lief es in größeren Mengen um; damit stiegen auch die Warenpreise sehr bedeutend. Es war hauptsächlich asiatisches Bargeld, welches nach Griechenland strömte. Eigene Wechsler besorgten das Umwechselungsgeschäft und nahmen Darlehenssummen zu mäßigen Zinsen, um sie gegen höheren Zinsfuß wieder zu verleihen.

Die griechische Staatskunst beschäftigte sich in mancher Hinsicht mit dem Handel. Es gab in allen griechischen Staaten sogenannte Proxenoi, ähnlich unsern heutigen Konsuln. Die einzelnen Staaten schlossen Verträge zur Erleichterung ihres Handels und zur Ordnung ihrer Handelsgerichtsbarkeit. In Athen untersagten strenge Gesetze die Ausfuhr und den Zwischenhandel; Ausländer, welche in Piräus landeten, mußten $^2/_3$ ihrer Getreidefracht dort verkaufen. Für den Verkehr im Kleinhandel waren feste Preise obrigkeitlich bestimmt. Auch der Großhandel war polizeilich überwacht; für den Kleinhandel und Viktualienhandel sorgte die Marktpolizei. Die Schuldgesetze waren streng; hinderlich wirkten einesteils politische Reibungen der griechischen Staaten, wobei nicht selten einer dem andern den Markt gänzlich sperrte, anderseits die hohen Gebühren für Benutzung von Häfen, Lagern und Märkten, und die Zölle, die verpachtet waren und von den Pächtern oft in einer schändlichen Weise ausgenützt wurden. Es gab Aus- und Einfuhrzölle, sowie Marktaccisen.

Etrusker und Römer. Lange vor den Römern erscheinen in Italien die Etrusker als altes Kulturvolk, in mächtigen Städten wohnend. Sie trieben Landwirtschaft, Viehzucht und Bergbau, zeigten bedeutende industrielle Thätigkeit und standen in

Handelsverbindung nicht nur mit den Karthagern und den griechischen Kolonien, sondern auch mit nördlichen Völkern bis an das Baltische Meer. Unter ihren Handelsplätzen sind Pisa und Kupra nennenswert. Etrurien lag an der Stelle des späteren toskanischen Staates. Aber auch die nördlich von Etrurien wohnenden Gallier waren keineswegs ohne Gesittung. Ihr Staatswesen und ihre Nationalität wurde ebenso wie diejenige der Etrusker von Rom aufgesogen. Auf dem Kulturboden der Etrusker stand seit 753 v. Chr. Rom, jenes merkwürdige Staatswesen, welches das glänzendste Staatsleben des Altertums entwickelte und den höchsten Kriegsruhm sich erwarb, dabei aber in volkswirtschaftlicher Hinsicht erstaunlich wenig leistete. Vom Beginn seiner Größe bis zu seinem Untergang ernährte sich Rom von der Beraubung der alten Welt. So lange das Staatswesen klein war, gab ihm der Ackerbau eine gesunde wirtschaftliche Grundlage. Rom war von Anbeginn ein Ackerbaustaat; in seiner besten Zeit holte man Feldherren und Staatsmänner von der Feldarbeit weg. Dabei lebte man einfach und naturgemäß. Handel und Gewerbe standen niemals in Achtung, obwohl sie nicht vollständig entbehrt werden konnten. Sie blieben Sklaven und Freigelassenen überlassen. Das Seewesen scheint am Anfang des punischen Kriegs (263) noch ganz unbekannt gewesen zu sein. Bis zu dieser Zeit waren die Römer im Handel vollständig passiv. Sie ließen sich das Wenige, was sie an ausländischen Waren brauchten, durch die Kaufleute anderer italischer Völkerschaften an die Grenzmärkte bringen. Ein lebhafter Handelsverkehr bestand in dieser frühesten Periode namentlich mit den Etruskern, welche den Römern die Produkte Italiens zuführten. Rom seinerseits hatte hauptsächlich Rinder und Schafe zu exportieren. Auch phönizische und griechische Schiffe brachten Waren. Der Handel dieser Zeit scheint anfangs bloß Tauschhandel gewesen zu sein; ein allmählicher Übergang zum Geldgebrauch fand durch Zuwägen ungemünzten Kupfers statt. Diese einfachen Zustände währten fort, so lange Rom sich mit seinen Eroberungen auf die italische Halbinsel beschränkte. Ein Raubsystem im großen Stil begann mit der Einmischung in die Angelegenheiten Siziliens; von da ab wurden Sizilien, Sardinien, Karthago, Illyrien, Macedonien, Spanien, Kleinasien, Ägypten römische Provinzen. Mit der Unterwerfung Karthagos war die Seeherrschaft Roms besiegelt. Der Verfall des Ackerbaus machte Einfuhr von Getreide und Wein aus den Provinzen nötig, die siegreichen Kriege lieferten unermeßliche Schätze nach Rom und legten dadurch den Grund zu dem riesenhaften Luxus der Kaiserzeit. Wie das ganze Rom vom Raube lebte, so auch die einzelnen Verwalter der auswärtigen Provinzen. Die Beamtenstellen wurden zu Erpressungen aller Art benützt; die römischen Ritter wurden zu Zollpächtern und Spekulanten, welche auf Wucherzinsen liehen. Habsucht, Bestechlichkeit, Bedrückung, Ämterhandel und Betrug saugten den Wohlstand der Provinzen aus. In Rom selbst ging die furchtbarste Sittenverderbnis vom Adel auf das Volk über; an die Stelle der tapfern und thätigen patriotischen Bürger trat ein verkommenes Geschlecht von Proletariern, auf Staatskosten genährt, und von Wüstlingen und Betrügern, welche den Staat regierten. Der Grundbesitz, die Basis aller gesunden Volkswirtschaft, verödete; die Sklavenwirtschaft machte das Aufblühen freier Arbeit, Gewerbe und Handel unmöglich. Für Industrieprodukte sorgten die Provinzen; unter den Geschäften des Handels und Verkehrs blühte hauptsächlich das gewerbsmäßige Geldverleihen. Die sämtlichen Mittelmeerländer waren schon auf dem Wege der Eroberung römische Provinzen geworden, als das Staatswesen im Jahre 27 v. Chr. definitiv aufhörte, Republik zu sein, und ein Kaisertum wurde.

Alle Mißstände der römischen Volkswirtschaft, während der Republik schon fühlbar, steigerten sich in der Kaiserzeit. Luxus und Arbeitsscheu überstiegen jedes Maß. Nur die Provinzen, welche seit der Kaiserzeit besser verwaltet wurden, nahmen, aber auch nicht für lange, einen Aufschwung. Das System der Erpressungen in den Provinzen währte fort, während die Hauptstadt mit ihrer immer wachsenden Bevölkerung nur noch von den aus den Provinzen gezogenen Reichtümern lebte. Es gab keinen Mittelstand mehr, nur noch Reiche, Sklaven und arbeitsscheue Proletarier, welche auf Staatskosten ernährt wurden. Verdienste erwarben sich die Kaiser durch die Verbesserung des Verkehrs, den Bau wahrhaft prachtvoller Straßen und die Einrichtung einer Staatspost. Vom Atlantischen Meer bis zur Südgrenze von Ägypten führte ein zusammenhängender, mit Meilensteinen versehener Straßenbau durch Europa und Afrika. In den Provinzen erhielten und erhoben sich allerdings einzelne Handelsplätze, namentlich in Spanien, Kleinasien, Südgallien, Ägypten, Syrien &c.

Waren kamen aus allen Gegenden der damals bekannten Welt. Sizilien lieferte Bodenprodukte, Spanien desgleichen, außerdem viel Wolle, Wein und Öl, Gallien Fleisch und Schinken; Griechenland und seine Inseln Wein und Delikatessen. Besonders lebhaft war der Verkehr mit Alexandria, aus welchem man sowohl ägyptische als auch indische Ware bezog, letztere hauptsächlich Artikel des feinsten Luxus: Edelsteine, Perlen, Seide, Gewürze, Farbstoffe, Spezereien. Die Indier erhielten für diese Ware Metalle, namentlich Silber und Silberzeug. Die direkten Handelsbeziehungen mit Indien nahmen zu; und unter Kaiser Markus Aurelius Antoninus erschienen römische Legaten am chinesischen Hof. Der ungeheuren Einfuhr gegenüber vermochte Italien, außer Wein und Öl, fast nichts mehr auszuführen. Seine Zufuhr bezahlte Rom den Provinzen nur mit den Schätzen, welche es ihnen als Tribut vorher abgenommen hatte! Die römische Gesetzgebung, so glänzend sie entwickelt war, konnte Handel und Gewerbe nicht fördern; drückend dagegen waren die Land- und Wasserzölle, meist verpachtet und Gegenstand der Spekulationen.

Als endlich der Sittenverfall aus Rom in die Provinzen drang, der Steuerdruck immer härter wurde, die äußeren Provinzen unter den Verheerungen und Plünderungen barbarischer Stämme immer mehr verödeten, ging es mit der wirtschaftlichen und politischen Kraft des Reiches zu Ende. Rom hatte fast die ganze bekannte Welt unterjocht; es hatte seine Provinzen ausgesogen, und als es damit fertig war, versank es unter dem Ansturme der streitbaren Germanen (476).

II. Der Handel im Mittelalter.

Die Handelsgeschichte des Mittelalters beginnt mit dem Untergange des weströmischen Reichs 476 und endet mit der Entdeckung von Amerika 1492 und der Auffindung des Seewegs nach Ostindien. Bezeichnend für dieses ganze Zeitalter sind das germanische Volkselement, das Christentum und die Reste der römisch-griechischen Kultur. Den Anfang des Mittelalters bezeichnet der wilde Sturm der Völkerwanderung, jenes Entstehen und Verschwinden großer und kriegerischer Nationen, das endlich mit dem dauernden Übergewicht des fränkischen Stammes und dem Staatswesen Karls des Großen seinen Abschluß findet. Ein weiteres bezeichnendes Merkmal für das ganze Mittelalter ist der Feudalismus oder das Lehenswesen, welches seine volkswirtschaftliche und politische Bedeutung lange festhielt. Die Wirkung des Lehenswesens war die Zerstörung der ursprünglichen freien germanischen Gemeinde und des alten freien Bauernstandes, sowie die Entstehung einer Gesellschaft unzähliger kleiner Souveräne.

Das Christentum war im Mittelalter nicht allein politische und religiöse sondern auch wirtschaftliche Macht. Zunächst zerbrach es die antike Ansicht von der natürlichen Ungleichheit der Menschen und griff damit das Institut der Sklaverei an. Nach der furchtbaren Verwüstung, welche zuerst in moralischer Hinsicht durch die Sittenverderbnis der römischen Welt, dann auf dem politischen Boden durch die Völkerwanderung herbeigeführt worden, lehrte das Christentum die Völker und die Einzelnen wieder, mit allem, mit wirtschaftlicher und geistiger Kultur, von vorne anzufangen. Wieder ward, wie es immer hätte sein sollen, der Bodenanbau die Grundlage aller Volkswirtschaft, Einfachheit die Grundregel der Lebensgenüsse. Aber das Christentum leistete noch mehr. Mit seiner Tendenz, die ganze Welt zu umfassen, wurde es zu einem großartigen Werkzeuge für die Einigung der Völker. Es beförderte die Freiheit und die Ehre der Arbeit, das Familienleben und mit ihm Fleiß und Mäßigkeit. Als äußere Macht diente dem Christentum die Kirchengewalt. In ihrer Gesetzgebung findet sich vieles von volkswirtschaftlicher Bedeutung. Wichtig sind namentlich die Bestimmungen dieser Gesetzgebung über den Zins; ihre Anschauungen über ehrlichen und unehrlichen Gewinn, über Wucher und Luxus. Von wirtschaftlicher Bedeutung waren auch noch die großartige Anhäufung von Grundeigentum im Besitz der Kirche, die Heiligung der Feiertage, die Ehelosigkeit der Priester, die wirtschaftliche Thätigkeit der Klöster. Die letzteren gingen im Wirtschaftsleben als nachahmungswerte Beispiele voran. Sie pflegten den Ackerbau, machten wüste Gegenden bewohnbar, wurden zu Musterschulen für Wein- und Obstbau, wie für mancherlei Gewerbsthätigkeit. In der Nachbarschaft der Klöster siedelten sich Dörfer an.

Den politischen Umwälzungen, welche das Abendland während des Mittelalters erfuhr, entsprach im Morgenlande die dortige Umgestaltung durch den Mohammedanismus, welcher für Jahrhunderte die Kultur der orientalischen Völker bedingte und auch auf das Abendland seinen Einfluß nahm. Der Mohammedanismus verbreitete sich mit der Raschheit des Feuers durch den halben Orient und durch halb Afrika. Seine lebendigsten Träger waren die Araber. Nachdem die Bekenner des Islam die halbe Welt ihrem Glauben erobert hatten, begannen sie auch eine eigenartige Kultur zu begründen. Sie leisteten Vorzügliches auf den Gebieten des Ackerbaues, der Gewerbe, der Kunst und Wissenschaft: in dürren Wüsten ließen sie üppige Gärten entstehen und erbauten prächtige Städte voll regsamen Lebens. Ihr Handelsgeist spann Verbindungsfäden von den Gestaden Indiens bis über die Meerenge von Gibraltar hinaus, südlich bis zu den schwarzen Völkern des Sudans. Der Einfluß des Morgenlandes auf das Abendland wurde vermittelt durch die Kreuzzüge, welche das christliche Mittelalter mit dem Orient wieder in Berührung brachten, alte Verbindungen wieder anknüpften, die Industrie und den Großhandel seit den Stürmen der Völkerwanderung wieder aufblühen ließen. Die Kreuzzüge weckten, indem sie den Norden mit dem Süden, den Westen mit dem Osten in Berührung brachten, neue Bedürfnisse; damit beförderten sie die Produktion und den Verkehr. Orientalische Waren und orientalische Technik wurden nach Europa verpflanzt, die Seeschiffahrt auf dem Mittelmeer zu lebhafter Thätigkeit angeregt, der ganze Gesichts- und Wirkungskreis der abendländischen Welt erweitert. Dies war dringend notwendig; denn die europäischen Wirtschaftszustände staken am Anfange des Mittelalters in Roheit und Armut.

Während der Ackerbau gedrückt, schlecht und von unfreien, mißachteten Arbeitern betrieben war, und seine wesentlichsten Fortschritte noch den Klöstern verdankte, regten sich die Keime neuer freiheitlichen Bildungen in den entstehenden Städten. Die

städtische Bürgerschaft mit ihren Zünften ward Gegengewicht gegen den Feudaladel. Das mittelalterliche Städtewesen nahm seinen Anfang in Italien. Hinter den Mauern der Städte fand die Bevölkerung Schutz gegen umherschwärmende Räuber. Gewerbefleiß, künstlerische und wissenschaftliche Thätigkeit, sowie Kapitalbildung konnten sich nur in den schirmenden Städten finden. Mit ihrem steigenden Wohlstand und Kraftbewußtsein fingen die Städte auch an, nach Unabhängigkeit zu ringen, eigene Verwaltung, eigene Besteuerung, und eigene Gerichtsbarkeit zu erlangen. Die Folge waren Reibereien und Streitigkeiten zwischen den Städten und dem Adel. In Italien, Frankreich und Deutschland vollzog sich derselbe Vorgang. Während manche Städte auf den Trümmern römischer Pflanzstädte erwuchsen, erstanden andere an Bischofssitzen, bei königlichen Schlössern und als Grenzplätze der Markgrafschaften. Große Klöster und Wallfahrtsorte wurden zu Marktplätzen. Das städtische Leben entwickelte sich namentlich am Rhein und an der Donau; in den Städten die Gewerbe. Durch die Völkerwanderung war ein großer Teil dessen, was die abendländische Welt an gewerblichen Produkten und an gewerblicher Kunstfertigkeit besessen hatte, verloren gegangen und am Anfange des Mittelalters existierte im größten Teile Europas fast kein berufsmäßiges Gewerbe — mit wenigen einfachen Ausnahmen. Was man an gewerblichen Produkten brauchte, beschränkte sich auf Waffen, Kleider und das einfachste Hausgerät. Kleider und Hausgerät wurden in den Familien selbst teils von den Frauen, teils von den Dienern angefertigt; eine gewisse höhere Kunstfertigkeit war nur in den Werkstätten der Klöster und auf den Hofgütern der Fürsten zu finden. Dieser Zustand währte nach der Völkerwanderung in Mittel- und Nordeuropa noch Jahrhunderte lang; nur allmählich fand er Fortschritte zur Besserung. Das geschah, indem immer mehr Städte entstanden. In ihnen erblühte als bedeutungsvolle Erscheinung das Zunftwesen. Hauptzweck der Zünfte war Schutz und Beistand der Zunftgenossen zur Blüte des Gewerbs. Die Entstehung der Zünfte fällt zwischen das 11. und 13. Jahrhundert. Zuerst waren es die landläufigsten Gewerbe, welche sich in Zünften vereinigten: Tuchmacher, Leineweber, Fischer, Schneider, Gerber, Metzger, Bäcker u. a.; mit dem zunehmenden Verkehr und Luxus vermehrte sich auch die Zahl der zünftigen Gewerbe. Aber die Zünfte wollten auch politische Bedeutung haben und am Stadtregiment teilnehmen. Folge: mancherlei Reibungen zwischen Handwerkern und Patriziern. Der Zunftverband war ein sehr fester, die Zunft in Meister, Gesellen und Lehrlinge gegliedert. Jede Zunft hatte eigene Bestimmungen über das Recht zum Gewerbebetrieb, über Aufnahme von Mitgliedern, über die Zahl der Gesellen und Lehrjungen, über Lehrzeit und Arbeitszeit. Jahrhunderte lang bewahrten sich die Zünfte ihren Einfluß auf die Gewerbethätigkeit.

Der Handelsverkehr war durch die Völkerwanderung vollständig erschüttert worden. Die verfeinerten Bedürfnisse der antiken Kultur waren in Vergessenheit geraten; die Geldmittel und Exportwaren, welche nötig gewesen wären, um eine Einfuhr zu bezahlen, waren nicht mehr vorhanden; die Verbindungsfäden zwischen den Handelsplätzen waren abgerissen. Dieses geschwächte Handelsleben erstarkte im Mittelalter zuerst an den Mittelpunkten des geistlichen Lebens, wo der Gottesfriede des heiligen Platzes auch dem Handel zu gute kam. Das Volk fing an den Bischofssitzen und Wallfahrtsorten zu handeln an; dahin kamen zu gewissen Zeiten Krämer mit ihren Waren; es entstanden Märkte und Messen. Unter den mittelalterlichen Herrschern, welche sich um Hebung des Handels bemühten, ist vor allen Karl der Große nennenswert, welcher durch seine Beamten, die Markgrafen, den Handel und das Zollwesen beaufsichtigen ließ und den Plan eines Donau-Main-Kanals faßte. Den internationalen Handel förderten namentlich die Kreuzzüge. Den Seeverkehr des Mittelmeeres besorgten neben den Arabern und Griechen bald auch italienische Seestädte. Der Landhandel verband namentlich die italienischen mit den süddeutschen Handelsstädten. In den nordeuropäischen Städten erwachte mit der Kräftigung ihres Bürgerstandes auch der Verkehr. Die Transportmittel waren sehr mangelhaft, namentlich die Straßen, regsamer die Flußschiffahrt. Bei der herrschenden politischen Zersplitterung war es nützlich und notwendig, daß sich Kaufleute und Handelsplätze mit gleichen Interessen zu Gilden oder Hansen vereinigten, um in diesen Genossenschaften bessern Schutz zu finden, und auch in der Fremde die gemeinsamen Interessen fördern zu können. Märkte und Messen unterstützten den Handel, vielfach durch Könige, Fürsten oder Bischöfe privilegiert. Die staatliche und städtische Gewalt äußerte sich dem Handel gegenüber bald in der Erteilung von Freibriefen, bald in mannigfachen Handelsbeschränkungen, namentlich Zöllen, welche in höchst ungleichartiger Weise an zahllosen Plätzen erhoben wurden.

Das Geldwesen war bei der herrschenden politischen Zersplitterung sehr schlecht geordnet, die Arten der Münzen zahllos, Münzfälschung häufig, das Wertverhältnis von Silber und Gold schwankend und ungeregelt. Daher mußte das Geschäft des Geldwechselns bald sehr wichtig und einträglich werden, zumeist von Italienern betrieben. Einen wichtigen Zweig ihres Geschäfts bildeten die Anweisungen. Die Zahlung durch Anweisung (Wechsel) war in den Handelsstädten des Mittelmeeres schon vor dem 13. Jahrhundert üblich und bei der Unsicherheit des Geldtransportes nach fernen Ländern unentbehrlich. Mit dem Institut des Wechsels mußte sich auch das Wechselrecht ausbilden, für dessen Entstehung die Zünfte der italienischen Kaufleute sorgten.

Obgleich die Kirche keine Freundin des Zinsnehmens war, und der Thätigkeit des Kredits mit dem Zinsverbot entgegentrat, wurden doch in den Handelsgeschäften Zinsen üblich, und mancherlei Wuchergeschäfte wurden getrieben, indem man die

Zinszahlung versteckte. Dabei war der Zinsfuß ein sehr hoher und ungemein verschiedener.

Kreditanstalten gab es im Mittelalter nur in sehr einfachen Anfängen: Kassenvereine von Kaufleuten in italienischen und spanischen Städten. Assekuranzanstalten entstanden zuerst in Italien und den Niederlanden. Auch kaufmännisches Rechnen und Buchhaltung fanden ihren Anfang in Italien.

Eine charakteristische Stellung behaupten im Handelsleben des ganzen Mittelalters die Juden. Von Landwirtschaft und Handwerk ausgeschlossen, waren sie genötigt, sich auf den Handel zu verlegen. Da das christliche Verbot des Zinsnehmens für sie nicht galt, wurde das Geldverleihen gegen Zins ihr ausgedehntes und gewinnreiches Geschäft. Bald vertrieben, beraubt, durch Wuchergesetze beengt, bald wieder von hohen und niedrigen Schuldnern aufgesucht, wurden sie reicher und reicher. Das Gefühl gemeinsamer Abstammung und gemeinsam erlittener Leiden war ein festes Band, das die Juden aller Nationen aneinander knüpfte und in ihrem gegenseitigen Verkehr ein Vertrauen weckte, welches zur Ausbildung der Kreditverhältnisse viel beitrug.

Die Byzantiner. Nach dem Untergang des weströmischen Reiches übernahm Byzanz die Erbschaft der antiken Kultur, zugleich aber die Sittenverderbnis Roms. Die Hauptstadt des byzantinischen Reiches, Konstantinopel, an der Grenze zweier Weltteile und am Meere gelegen, mit sehr gutem Hafen, war vorzüglich zur Welthandelsstadt geeignet. Hierher kamen zur See Waren von den Ländern des Schwarzen Meeres, aus den kleinasiatischen, syrischen, griechischen und italienischen Seeplätzen; hier war auch ein Endpunkt der asiatischen Karawanenstraßen. Doch das oströmische Volk besaß weder die Kraft noch den Willen zu gesundem wirtschaftlichen und politischen Leben. Neben schwachen Kaisern regierten Weiber, Günstlinge und Soldaten und ein träger, käuflicher, verweichlichter Pöbel. Der Staatshaushalt war und blieb zerrüttet, von Monopolen geschädigt. Die Volkswirtschaft litt zuerst unter der Völkerwanderung, später unter den Umwälzungen, welche die Kreuzzüge brachten. Trotz mancher mißlicher Geschicke, trotz des beständigen Andrangs fremder Kriegsscharen an die Grenzen des Reiches, blieb dessen alte Hauptstadt doch ein regsamer Verbindungspunkt für den Handelsverkehr zwischen Abendland und Morgenland. Konstantinopels überaus günstige Handelslage wurde aber weniger von den Byzantinern selbst, als von den Italienern ausgenützt. Pisaner, Genuesen und Venetianer schufen sich, untereinander stark rivalisierend, geschäftlichen und politischen Einfluß und beuteten die trägen, weichlichen Byzantiner nach Möglichkeit aus, bis deren innerlich längst verfaultes Staatswesen 1453 vor dem fanatischen Heldenmut der Osmanen zusammenbrach. Unter den Waren, die aus fremden Ländern nach Konstantinopel strömten, sind namentlich erwähnenswert: Seidenstoffe, Südfrüchte und Flachs, letzterer aus Ägypten, Gewürze aller Art aus Indien; ebendaher Edelsteine und Perlen; italienische Industrieprodukte; Bauholz, Eisen, Pelzwerk aus Norden. Die wichtigsten Landhandelsstraßen waren die nordwestliche, durch das Gebiet der Avaren nach der Donau und nach Deutschland führende, und die östliche. Letztere führte von Tana (dem heutigen Asow) nach Buchara, Balkh und Samarkand; hauptsächlich unterhielten hier die Venetianer den Handel nach Innerasien. Später trat an die Stelle von Tana das auf der Krim gelegene, von Genuesen begründete Kaffa. Wichtig war der Handel mit den nördlich vom Schwarzen Meere wohnenden Völkern, welche zu Schiff ihre Rohprodukte nach Konstantinopel brachten. Ein Haupthandelsgegenstand auf dem Markte von Konstantinopel waren übrigens Sklaven aus dem Norden, aus den vorderasiatischen Ländern und aus Afrika.

Die Araber, welche schon im Altertum eine kaufmännische Vermittlerrolle zwischen Europa und Asien gespielt hatten, erlangten welthistorische Bedeutung als Träger des Islam. Religiöse Begeisterung führte sie durch drei Weltteile; ihren Siegen folgten eine eigentümliche Kultur, Gewerbe und Handel. Das Auftreten des Islam fällt in das Jahr 622 n. Chr. In diesem Jahre fand die Hegira (Hedschra), d. i. die Flucht Mohammeds aus Mekka statt, von welchem Zeitpunkte auch die Zeitrechnung der Mohammedaner anfängt. Mit Feuer und Schwert verbreiteten die Nachfolger Mohammeds, des Propheten, seine Religion. Trotz des weiten Gebietes, über welches der Islam sich ausdehnte, behielt er einen gemeinsamen Mittelpunkt in der heil. Stadt Mekka, die nicht allein für das religiöse, sondern auch für das kommerzielle Leben durch die Wallfahrten, welche große Pilgermassen dahin führten, bedeutend wurde. Viele Städte, die im Altertum Sitze der Kultur gewesen waren, blieben es auch unter arabischer Herrschaft, neue wurden gegründet und zu Mittelpunkten mohammedanischen Lebens. Viel trugen zu diesem regsamen Leben die religiösen Bestimmungen bei, welche Erwerbsthätigkeit beförderten. Ackerbau, Industrie und Handel, Kunst und Wissenschaft fanden in gleicher Weise Berücksichtigung. Auf industriellem Gebiet sind namentlich die mechanische Geschicklichkeit und der unbeschreibliche Fleiß der Araber rühmenswert. Der Handel zog sich gern an die politischen Mittelpunkte der Provinzen. Die jährlichen Pilgerkarawanen nach Mekka wurden zu großen wandernden Märkten. Die Gastfreundschaft des Arabers konnte auch nur fördernd wirken.

In Asien waren Bagdad, der Sitz der Kalifen, in dem fruchtbaren Mesopotamien durch seinen Reichtum und seine Luxusindustrie, Mossul mit seinen Webereien, das glänzende Damaskus mit seinen Prachtgebäuden und Gärten und seiner berühmten Metallindustrie die hervorragendsten Städte; daneben der Seehandelsplatz Basra, wie die syrischen Küsten und Städte: Beirut u. s. w.; Trapezunt als Handelsstadt des Schwarzen Meeres; die größeren Binnenstädte Persiens bis ostwärts zu dem alten Baktra. Die Handelsverbindungen der

Mohammedaner reichten bis China, und Abgeordnete des großen Kalifen Harun Alraschid erschienen am chinesischen wie am fränkischen Hof. Auch nach dem südlichen Rußland gingen lebhafte Handelsverbindungen und kamen von dort her nordische Rohstoffe. Dort war ein wichtiger Punkt des Karawanenhandels Itil, nahe der Wolgamündung.

Während die Araber in Asien auf Trümmern einer alten Kultur weiter bauen konnten, fanden sie in Afrika vielfach noch die äußerste Roheit. Aber auch diese bildete keine Schranke für die Eroberung und die Kulturbestrebung der Araber. Das alte Kyrene, später Barka, wurde zum wichtigen Handelsplatze; in die Oasen der Sahara, nach Fez und Marokko drang der Islam unaufhaltsam vor. Er gelangte durch die Sahara in die unbekannten Gebiete des Sudan; und mit dem Islam zugleich der Handel. Das alte Ägypten war unter der mohammedanischen Herrschaft nach wie vor Getreidelieferant des Mittelländischen Meeres; oberägyptische Bergwerke lieferten ihre Schätze; die ägyptischen Städte ihre Industrieprodukte. In der Hauptstadt dieses Landes, Fostat, später Kairo, drängte sich märchenhafter Luxus zusammen. Am Nil aufwärts zogen die Karawanen nach Dar Fur und nach den Häfen am Roten Meer und am indischen Ozean; südlich der Sahara erreichten sie Timbuktu, brachten dahin Gewebe, Salz, Waffen und Metallwaren und tauschten dafür Gold, Elfenbein, Gummi und Sklaven ein. Die afrikanischen Reiche und Städte standen in lebhafter Verbindung untereinander, und immer gingen religiöser Fanatismus, kriegerische Thaten und Handelsfleiß miteinander.

Glänzender noch war, wenn auch auf kleineren Raum beschränkt, der zivilisatorische Erfolg in Spanien. Nachdem (711) das Reich der Westgoten durch die Araber zertrümmert worden, breiteten diese sich fast über die ganze Halbinsel, dann im Süden Frankreichs aus. Hier wurden sie bald wieder verdrängt; in Spanien behaupteten sie sich als Mauren, gründeten ein eigenes Kalifat und beherrschten zwei Jahrhunderte lang das wirtschaftliche Leben der westlichen Mittelmeerländer. Selbst Sardinien, Sizilien und Korsika waren im 9. Jahrhundert arabisch. Aber die schönsten Ergebnisse lieferte die arabische Kultur doch in Spanien. Hier zauberte sie nicht allein wirtschaftliches Leben, sondern Kunst und Wissenschaft aus dem von der Völkerwanderung verwüsteten, schon vorher von den Römern ausgesogenen Lande.

Nirgends wurde der Ackerbau mit größerer Sorgfalt betrieben als in Spanien; hochberühmt waren die Bewässerungsanlagen der Mauren, durch welche dürre Steinwüsten in duftige Gärten verwandelt wurden. Sie durchzogen das Land mit Kanälen; überall wurde der Boden mit liebevollster Sorgfalt und genauester Kenntnis angebaut, lieferte dafür aber auch dankbar seinen ganzen Reichtum; alte Bergwerke wurden wieder in Angriff genommen; Metallindustrie blühte zu Toledo (die berühmten Toledoklingen) und Granada; die Seiden- und Wollindustrie Spaniens wurde begründet; Leder, Porzellan und Papier waren hochgeschätzte Produkte der maurischen Fabriken. Lebhafter Handel exportierte aus Spanien Seide, Wollwaren, Öl, Metalle und Metallwaren; eingeführt wurden meist orientalische Luxusartikel. Seestädte belebten die Küste; so am Mittelmeer Malaga, Cadix, Almeria; auch das Innere war reich bevölkert. Hier blühten die Städte Cordova, Sevilla, Granada, Toledo, Valencia, Zaragoza, Murcia, Coimbra, alle durch gute Straßen untereinander verbunden. Nicht allein auf dem Festlande verbreiteten Tapferkeit und Fleiß die arabische Herrschaft; sie ging auch über die See. Südwärts fuhren Araber durch das Rote Meer an die Ostküste von Afrika nach dem Goldland Sofala und hatten Niederlassungen an der ganzen Ostküste. Nach Osten hin war der Haupthandel mit indischen Waren arabische Domäne, und in dieser Richtung fuhren arabische Schiffe nach Ceylon, nach Vorder- und Hinterindien und im 8. Jahrhundert selbst an die chinesische Küste.

Die Italiener. Nach Zertrümmerung des weströmischen Reiches blieb Italien Jahrhunderte lang ein Tummelplatz der Heerzüge und Parteikämpfe, welche das wirtschaftliche Leben der Halbinsel fast vollständig erstickten. Vorübergehend erhob sich Ravenna, die Hauptstadt des 493 gegründeten ostgotischen Reiches, zu glänzender Blüte, versank aber mit der ostgotischen Herrschaft wieder. Erst vom 9. Jahrhundert an treten einzelne italienische Handelsstädte, teils nacheinander, teils gleichzeitig wieder thätig in den Welthandel ein: Amalfi, Venedig, Pisa, Genua und Florenz.

Amalfi, eine Stadt unter byzantinischer Herrschaft, später Republik, an der Westküste Italiens, ging voran. Ihre thätigen Bürger hatten Warenlager in sizilianischen Städten; ihre Schiffe gingen vorzüglich nach der Levante; sie verbreiteten den Gebrauch des Kompasses. Kriege und die steigende Handelsmacht anderer Städte ließen sie seit dem 12. Jahrhundert sinken.

Venedig, von Flüchtlingen aus dem Festlande auf den Inseln der Lagunen erbaut, ursprünglich unter oströmischer Herrschaft, erscheint 697 als selbständiges republikanisches Staatswesen, mit einem Dogen an der Spitze. Die damals noch schön bewaldete Ostküste des Adriatischen Meeres lieferte Holz zum Bau der Stadt und der Flotte. Letztere errang ihre ersten Lorbeeren im Kampfe mit den Sarazenen. Die deutschen Kaiser wie die Beherrscher Italiens stellten sich auf freundlichen Fuß mit dem jungen Staatswesen. Auch die byzantinischen Kaiser erkannten die Wichtigkeit des aufblühenden Seestaates, knüpften mit ihm Verbindungen an und erteilten ihm Vorrechte für den Handel im oströmischen Reich. Schon im 9. Jahrhundert fuhren venetianische Schiffe nach dem Hafen von Alexandria. Die Eroberung von Dalmatien und Kroatien ergab für den Seestaat ein geeignetes Festlandgebiet, dessen Waldreichtum den Schiffbau förderte; die Beteiligung der venetianischen Flotte an den Kreuzzügen und die Gründung von Handels-

niederlassungen in der Levante erweiterten die Macht der Republik nach Osten hin; sie erhielt Handelsprivilegien von den Kreuzfahrern für den levantinischen Handel, griff auch selbst zu gunsten der Kreuzfahrer in den Kampf gegen die Ungläubigen ein. Zwistigkeiten mit Byzanz fanden ein für Venedig glückliches Ende mit der Eroberung Konstantinopels durch die Kreuzfahrer im Jahre 1204 und der Gründung des lateinischen Kaisertums. Venedig erhielt reiche Besitzungen in Griechenland, insbesondere die jonischen Inseln, auch festländische Landstriche, wie Epirus, Ätolien, Akarnanien, den Peloponnesus, Städte an der Dardanellenstraße, Adrianopel und die Vorstadt Konstantinopels, Pera. Im Schwarzen Meere wurde Tana (Asow) eine blühende Kolonie, geeignet für den Handel mit Rußland; auch mit Trapezunt, Armenien und Syrien wurden Verbindungen angeknüpft. Auch mit den Sarazenen wurden Handelsverbindungen eingegangen, insbesondere mit Saladin, dem Sultan von Ikonium, und mit den Sultanen von Aleppo. Spätere Zwistigkeiten mit den Genuesen endeten für Venedig ungünstig durch den Sturz des lateinischen Kaisertums, nach welchem die Genuesen eine Zeitlang in Konstantinopel und am Schwarzen Meer allein Einfluß besaßen. Venedig entschädigte sich dafür durch Ausdehnung seiner Handelsbeziehungen nach Syrien und Ägypten; auch im Schwarzen Meere gelang es im 14. Jahrhundert wieder festeren Fuß zu fassen, bis die Zerstörung der Kolonie Tana durch die Mongolen unter Timurlenk im Jahre 1317 dem Handel in diesen Gebieten ein Ende machte. Ihn hatten die Venetianer nicht allein auf dem Seewege, sondern auch zu Lande durch Bulgarien unterhalten. Von Venedig kamen die orientalischen Waren teils auf dem Landwege durch Tirol nach Nordeuropa, teils zur See nach den flandrischen Städten, mit welchen um das Jahr 1318 schon direkter Seeverkehr bestand, welcher später glänzenden Aufschwung nahm. Die Blüte des venetianischen Handels fällt in das 14. Jahrhundert, als die Republik eine Handelsflotte von 3000 Schiffen besaß. Eine lebhafte Industriethätigkeit vermehrte die Handelsgegenstände; Venedig war nicht bloß Handelsplatz, sondern zugleich eine der thätigsten Industriestädte des Mittelalters. Hier blühte vor allem die Seidenindustrie, trotz der Schwierigkeit, welche darin bestand, daß anfangs das Rohprodukt nur im Ausland erworben werden konnte. Mit ihren griechischen Besitzungen aber erwarben die Venetianer Länder, welche selbst Rohseide produzierten. Auch Tuchweberei, die Fabrikation von Leinwand, Baumwollwaren, Waffen, Glas- und Schmuckwaren Venedigs waren berühmt; in letzterer Hinsicht erhielt Venedig seinen Ruf bis in die Neuzeit. Endlich ist noch als ein vorzüglich entwickelter Zweig der Technik hervorzuheben Bau und Ausrüstung von Schiffen.

Handel und Gewerbe waren durch die Regierung bevormundet und geleitet; alle Hilfsmittel zur Unterstützung des Handels wurden aufgesucht, das älteste Bankinstitut Europas entstand in Venedig auf Grund eines Staatsanlehens. Die ganze venetianische Handelspolitik ging darauf aus, andere Nationen zu übervorteilen, und war um die Mittel dazu nicht verlegen. Neben dem glänzenden Reichtum und der Pracht, die die Republik entfaltete, neben großen Männern, welche sie hervorgebracht hat und unter welchen der Reisende **Marco Polo** (gestorben 1320) bis in den fernsten Osten Asiens auf dem Landwege vordrang, erscheint in der Geschichte der Republik mancher eigennützige und herzlose Charakterzug, und eine rücksichtslose, oft grausame Politik wirft ihre Schatten in die Vergangenheit dieses merkwürdigen Staatswesens. Der Verfall seiner Macht beginnt mit der Eroberung der levantischen Länder durch die Türken und wird beschleunigt durch die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien, der dem ägyptischen und indischen Handel der Venetianer ein Ende machte.

Genua. Schon zur Zeit des römischen Reiches ein lebhafter Seehandelsplatz, kam Genua nachmals unter ostgotische und longobardische Herrschaft. Verteidigungskämpfe gegen räuberische Einfälle der Sarazenen und Normannen weckten den kriegerischen Geist der Genuesen, der sie vor den Bewohnern anderer Handelsstädte auszeichnete. Gleich den Venetianern warfen sie sich auf den levantischen Handel und beteiligten sich lebhafter an den Kreuzzügen, woraus ihrem Handel mancher Vorteil erwuchs. Während sie im Osten des Mittelmeeres mit den Venetianern konkurrierten, rangen sie im Westen mit den Pisanern und erzwangen sich freien Handel nach dem maurischen Spanien. Nach dem Sturze des lateinischen Kaisertums in Konstantinopel gelang es ihnen, die Venetianer aus dem Handelsgebiete des Schwarzen Meeres zu verdrängen und eine Zeit lang die erste Rolle im Welthandel zu spielen. Es wurden Kolonieen am Schwarzen Meere gegründet, die wichtigste darunter **Kaffa**; von der Macht der Genuesen in den Pontusländern zeugen heute noch die gewaltigen Trümmer der Schlösser, welche sie dort erbauten. Verträge mit tatarischen, armenischen, ägyptischen, syrischen und maurischen Herrschern ermöglichten ihnen den Handel nach all diesen Ländern, während im Innern des Staates der Kampf der Guelfen und Ghibellinen den Anfang langer innerer Unruhen bezeichnet. Diese Unruhen wurden durch den Ehrgeiz und die Herrschsucht der mächtigen Adelsgeschlechter herbeigeführt. Sie endeten 1339 mit dem Siege des bürgerlichen Elements und der Wahl eines Dogen.

Die Handelsbeziehungen der Genuesen reichten außer der Levante und den afrikanischen Ländern nach Frankreich, Deutschland und England; außer orientalischen Waren brachten sie auch Produkte der eigenen lebhaften Industrie in Verkehr. In der Levante hatten sie mit Venezianern, Marseillern und Cataloniern starke Konkurrenz zu bestehen, während sie im Schwarzen Meere bald allein dominierten. Unter den Industriezweigen Genuas waren insbesondere die Tuch- und Wollwarenindustrie, Lederfabrikation, Gold- und Silberwaren, sowie der Schiffbau berühmt. Die Genuesen bauten

Schiffe nicht allein für ihren eigenen Handel und Kriegsbedarf, sondern auch für Frankreich und England. In hoher Blüte stand auch das Bank- und Wechselgeschäft.

Die fortwährende Rivalität mit Venedig führte zu dem Kriege von Chioggia (bis 1381), welcher für Genua ungünstig endete. Innere Parteikämpfe folgten. Eine Zeitlang übertrugen (1396) die Genuesen sogar die Leitung ihres Staates dem König von Frankreich, wählten jedoch später wieder einheimische Dogen. Der Handel hatte mehr und mehr mit der Konkurrenz anderer aufblühender Mittelmeerstädte (Marseille, Barcelona ꝛc.) zu kämpfen. Hierzu kam die Eroberung der levantischen Länder durch die Türken. Zwar entsendete Genua eine Flotte zur Unterstützung des letzten byzantinischen Kaisers; trotzdem fiel Konstantinopel und damit verloren die Genuesen ihren Besitz in der Nachbarschaft Konstantinopels; nach und nach auch ihre andern levantischen Kolonieen. Die wichtigste derselben, Kaffa, wurde an die genuesische Bank St. Georg abgetreten, ging aber auch 1474 in türkische Herrschaft über. Obgleich fortwährende innere Zwistigkeiten die äußere Machtstellung Genuas immer mehr erschütterten und dasselbe schließlich eine Beute der Mailänder werden ließen, bewahrte es doch einen gewissen Wohlstand.

Pisa erscheint als Handelsplatz im 9. Jahrhundert, bekämpfte gemeinsam mit Genua die sarazenischen Seeräuber und nahm den Mauren Sardinien. In Afrika hatte es kriegerische, in Konstantinopel kommerzielle Erfolge. Von Kaiser Alexius Comnenus wurde den Pisanern Gleichstellung mit den übrigen italienischen Kaufleuten bewilligt. Die Pisaner beteiligten sich an den Kreuzzügen, wirkten an der Eroberung von Jerusalem, Akkon und Tyrus mit und bahnten sich dadurch Verbindungen nach dem Orient an, außerdem nach Spanien, Sizilien und Afrika. Die Blüte von Pisa währte nicht lange; es erlag der Übermacht von Genua in der Seeschlacht von Meloria 1284, verlor 1324 Sardinien an die Spanier und Korsika an die Genuesen. Nach wiederholten unglücklichen Kämpfen mit Genua kam Pisa 1406 an Florenz. Noch einmal, am Ende des 15. Jahrhunderts, versuchte die Stadt, in einem heldenmütigen Kampfe ihre Freiheit wieder zu erringen, blieb jedoch seit 1509 definitiv bei Toscana, nachdem ihre Handelsblüte schon lange in den unglücklichen Kriegen dahingeschwunden war.

Florenz. Obgleich schon zur Zeit der römischen Republik bestehend, war Florenz ziemlich unbedeutend bis zum 12. Jahrhundert. Von dieser Zeit an nimmt es trotz innerer Parteikämpfe stetigen Aufschwung, schüttelt seine kommerzielle Abhängigkeit von Pisa mehr und mehr ab, unterstützt seinen Handel durch Gewerbefleiß und Kunstthätigkeit seiner Bürgerschaft, später (1421) durch Ankauf des Hafens von Livorno von den Genuesen, wodurch es von Pisa vollständig unabhängig wurde. Rasch entwickelte sich nun eine florentinische Seemacht, und da dieselbe der genuesischen und venetianischen nicht gewachsen war, ersetzten die Florentiner das reichlich durch glänzende Industriethätigkeit. Der steigende Wohlstand ließ ein künstlerisches und wissenschaftliches Leben erblühen, wie es sich nirgends in ähnlicher Weise fand. Unter dem Hause der Mediceer wurde Florenz Mittelpunkt des geistigen Lebens von Europa, ein von allen Künsten geschmücktes Kleinod. Da die Stadt eine selbständige und blühende Industrie besaß, hatte sie auch durch den Fall des oströmischen Reiches nicht soviel zu leiden und zu verlieren, als Venedig, und konnte sich Reichtum und Einfluß bewahren.

Das christliche Spanien. Spanien war seit 711 in Beziehung auf Volkswirtschaft und Kultur in zwei gänzlich verschiedene Hälften geteilt. Die südliche Hälfte hatten die Araber oder Mauren inne, deren Thätigkeit schon oben geschildert wurde. Der nordöstliche Teil, das heutige Katalonien, bildete einen Bestandteil des fränkischen Reiches; in dem gebirgigen Norden hielten sich noch die Abkömmlinge der Westgoten in kleinen selbständigen Königreichen gegen die Mauren. Aber je mehr in den maurischen Ländern mit dem zunehmenden Reichtum die Bevölkerung verweichlichte und ihren kriegerischen Geist verlor, um so mehr drangen die christlichen Spanier vor. Schon 1212 erlitten die Mauren eine entscheidende Niederlage und wurden auf die Provinzen Cordova und Granada beschränkt. Auch hier mußten sie eine Art Oberherrschaft der Kastilianer anerkennen. Im Jahre 1492 endlich wurde der maurischen Herrschaft auch im Süden Spaniens ein gewaltsames Ende gemacht. Nur kümmerliche Reste der arabischen Bevölkerung erhielten sich bis auf den heutigen Tag in Südspanien. Nach der Vertreibung der Maurenherrschaft geriet vieles von ihren Bauwerken, Bodenkulturen und Bewässerungsanlagen in traurigen Verfall. Neben der Thätigkeit der Mauren erscheint jene der christlichen Spanier mit wenigen Ausnamen ziemlich bescheiden. Nur die Katalonier, vielfach in Berührung mit den Mauren, zeigen früh schon regsame Schiffahrts- und Handelsthätigkeit. Der Hafen von Barcelona verkehrte seit dem 12. Jahrhundert hauptsächlich mit Italienern, auch mit Kaufleuten der Levante, sowie mit Handelsplätzen Nordafrikas. Durch den Verkehr mit den afrikanischen Ländern wurden die spanischen Seefahrer auf ihre späteren Entdeckungen vorbereitet. Nennenswerte Industrie besaß Barcelona im Mittelalter nicht, wohl aber geordnetes Bankwesen und demokratisches, mit den Interessen des Verkehrs vertrautes Regiment. Nicht in dem Grade wie die Katalonier beschäftigten sich die christlichen Völker des mittleren und nördlichen Spaniens mit Handel und Verkehr. Erst mit der Vereinigung sämtlicher christlicher Staaten Spaniens unter Ferdinand von Aragonien wurden die Bedingungen eines großartigen politischen und kommerziellen Lebens geschaffen.

Frankreich. Dasselbe spielt in der Handelsgeschichte des Mittelalters keine bedeutende Rolle nach außen hin. Doch darf dies nicht als ein

Nachteil angesehen werden. Das französische Volk fand eben im eigenen Lande so genügende Bedingungen für eine vielseitig sich entwickelnde Produktion, daß es weniger als andere Völker in die Notwendigkeit versetzt war, Waren von außenher einzuführen. Der geographischen Lage des Landes entsprechend, war der Süden mehr auf lebhaftere Berührung mit den Mittelmeerstaaten, der Norden und Westen dagegen mehr auf die Niederlande und England angewiesen. Nach diesen Richtungen hin entwickelte sich denn auch während des Mittelalters das wirtschaftliche Leben Frankreichs. Unter den französischen Städten hatte Marseille stets eine gewisse Wichtigkeit behauptet und Verbindungen mit dem Orient festgehalten. Ihre Schiffe verkehrten im 6. und 7. Jahrhundert mit der Levante. Die Kreuzzüge wirkten vielfach anregend auf die französische Volkswirtschaft, namentlich auf die Verbindungen zwischen Marseille und den Küstenstädten von Syrien. Denn Marseille hatte die Aufgabe, die Schiffe mit Kreuzfahrern und Pilgern nach dem gelobten Lande zu bringen. Die Bekanntschaft mit Industrieprodukten anderer Völker spornte den französischen Gewerbefleiß trotz einer kleinlichen obrigkeitlichen Bevormundung desselben an. Seidenzucht, Tuchfabrikation und Färberei waren die wichtigsten Fabrikationszweige Frankreichs in jener Zeit. Woll- und Leinengewebe sind die namhaftesten Ausfuhrartikel, welche der Süden Frankreichs produzierte, und welche teils durch Marseiller, teils durch Venetianer und Genueser nach der Levante exportiert wurden. Der innere Handel wurde meist durch die lebhaften Märkte gefördert, und waren unter diesen die von Beaucaire, Troyes und Montpellier besonders stark besucht. Die Handelsgebräuche und das Gewicht von Troyes wurden weit in den Nachbarländern verbreitet. Vom 14. Jahrhundert an verschwand die Bedeutung dieser Messen, da der große Handel sich mehr nach den Seeplätzen zog. Seit 1305 wurde Avignon für ein halbes Jahrhundert ein wichtiger Handelsplatz, weil die Päpste bis 1363 daselbst residierten. Damals siedelten sich zahlreiche italienische Geschäftshäuser in Avignon an. In den nordwestlichen Provinzen, welche eine Zeitlang zu England gehörten, entwickelte sich ein lebhafter Seeverkehr mit England, hauptsächlich durch die Stadt Bordeaux besorgt. Da seit der Vertreibung der Engländer vom französischen Boden Frankreich keine dauernden feindlichen Einbrüche mehr erlitt, konnten sich in den frühzeitig entstandenen Städten Bürgertum und Industrie friedlich und rasch entwickeln.

Deutschland und Niederlande. In der Völkerwanderung waren die Keime industriellen und kommerziellen Lebens, welche die Römer nach den germanischen Provinzen gebracht hatten, untergegangen, und von aller kommerziellen Thätigkeit war nur eins übrig geblieben: die Kühnheit und Gewandtheit der germanischen Seevölker im Befahren der nordischen Meere. Ein für damals bedeutender Verkehr fand in den Tagen der Karolinger durch wendische Städte an der Ostsee, durch Friesen an der Nordsee, außerdem an Rhein und Donau statt. In den nordischen Meeren machten die Raubzüge der Normannen den Verkehr unsicher; in Süddeutschland besaß Regensburg schon seit dem 2. Jahrhundert namhaften Handel. Mit dem Aufblühen des Städtewesens seit Heinrich I. (918—936) begannen die Grundlagen deutschen Gewerbslebens sich zu gestalten. Neben Regensburg und Magdeburg begannen die Rheinstädte sich zu rühren. Die städtischen Bürger wurden eine politische Macht. Zur Zeit der Kreuzzüge wurde die Donau zum großen Verkehrswege, auf welchem die Kreuzfahrer nach Osten zogen. Im 10., 11. und 12. Jahrhundert war Regensburg die bedeutendste Stadt Deutschlands; es verkehrte mit Italien und mit Rußland, ward jedoch später durch das mächtig aufblühende Wien überflügelt. Den italienisch-deutschen Handel besorgten vielfach Ulm und Augsburg seit dem 13. Jahrhundert. Für den Verkehr zwischen Deutschland und Venedig waren die Brennerstraße und Botzen wichtig. Zu den süddeutschen Handelsstädten Ulm und Augsburg, von welchen letztere eine großartige Weberei aufzuweisen hatte, kam sehr bald der vielseitige Gewerbefleiß Nürnbergs. Drei Hauptwege führten dazumal aus Deutschland nach Italien: der eine aus Bayern und Schwaben von Augsburg über den Brenner nach Verona, der andere von Luzern über den Vierwaldstättersee und den St. Gotthardt nach Mailand, der dritte aus dem oberen Rheinthal über den Splügen. Die beiden letztgenannten Wege ließen die Schweizerstädte Zürich, Bern, Basel und die Bodenseestädte aufblühen.

Der Rheinhandel wurde seit dem 10. Jahrhundert lebhaft, namentlich in Straßburg, Mainz, vor allem aber in Köln, welches schon seit dem Ende des 12. Jahrhunderts diesen Handelszug zu beherrschen begann. Hinderlich für die damalige Rheinschiffahrt waren die vielen Zollstätten.

Während so in dem mittelalterlichen Deutschland an verschiedenen Orten selbständiges Wirtschaftsleben sich zu rühren begann, bereitete sich an der Ostsee eine merkwürdige kommerzielle Bildung vor. Hier, wo die Slaven schon zur Zeit der Karolinger betriebsam und fleißig gewesen, lagen Anfänge von Handelsstädten, unter welchen das jetzt verschwundene Julin (Vineta) sagenhaften Reichtum entfaltete. Vom 12. Jahrhundert an gewinnt die deutsche Nation an der Ostsee Raum und läßt Städte erwachsen; die Kaufleute von Bremen und Lübeck wurden aufmerksam auf die fernen Ostseeküsten. Mitten in der Ostsee hatte schon vorher die Insel Gotland lebhaften Verkehr der Ostseeländer unterhalten. Dort bildete sich eine deutsche Ansiedelung, welche schon im 12. Jahrhundert von der Stadt Wisby aus den Ostseehandel in die Hände nimmt. Bald wird Wisby zum vielbesuchten Handelsplatz. Ein Verein der deutschen Kaufleute zu Wisby, welcher sein eigenes Siegel führte und schon 1229 Verträge über Handelsangelegenheiten abschloß, erscheint als Vorläufer des Hansabundes. Seit der Mitte des

13. Jahrhunderts entstehen Städtebündnisse der Binnenstädte mit den Küstenplätzen zum Schutz und zur Stärkung des deutschen Handels; namentlich zur Sicherung der Straßen gegen das Raubrittertum, zum gemeinsamen Schutze gegen Seeräuber, auch wohl zur Errichtung von Schiedsgerichten. Solches Städtebündnis, das lange eine großartige Macht bewahrte, war die deutsche Hansa. Sie hat ihren Ursprung in der Verbindung der Städte Lübeck und Hamburg. Diese Städte kamen frühzeitig in Berührung und verbanden sich 1210 zum Schirm des Friedens und des Handels. Andere Städte schlossen teils mit Lübeck und Hamburg, teils unter sich solche Verträge. Den Seestädten gesellten sich Landstädte bei. Außer Hamburg und Lübeck waren es zunächst Soest, Braunschweig, Stade, Münster, Dortmund, Lippe, Köln, Bremen, Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald &c., welche sich an solchen Bündnissen beteiligten. Daß die Seestädte, insbesondere Lübeck, in diesem Bunde das Übergewicht behaupteten, war erklärlich. Allmählich stellte der deutsche Handelsbund den nordischen Reichen eine nicht nur kommerzielle, sondern auch politische Macht entgegen, welche sich durch glückliche Kämpfe steigerte. So war aus den Vereinen deutscher Kaufleute im Ausland und aus einzelnen Bündnissen norddeutscher Städte ein großer Städtebund, die deutsche Hansa, entstanden. Seine Macht wurde zunächst den dänischen Königen fühlbar, mit deren einem, Waldemar, 1368 ein glücklicher Krieg geführt wurde, nachdem er die Inseln Öland und Gotland erobert und (1361) Wisby geplündert hatte. 77 Städte beschlossen (1367) auf einem Hansatage zu Köln den Krieg gegen Waldemar und rüsteten hierfür eine Flotte von 21 Schiffen aus. Der glückliche Ausgang dieses Krieges (Eroberung von Kopenhagen &c.) begründete die Seeherrschaft der Hansa. Immer mehr Städte traten dem Bunde bei, so daß er deren in der Zeit seiner höchsten Blüte 70—100 umfaßte. Unbeirrt verfolgte dieser Städtebund das Ziel, den ganzen nordischen Handel zu beherrschen; er dehnte seine Beziehungen nach Rußland, Dänemark, Schweden und Norwegen, England, den Niederlanden, Frankreich, Portugal und Spanien, Süddeutschland und Polen aus.

Der Hauptverkehr der Hansastädte ging nach Rußland. Dieses bestand damals aus mehreren Fürstentümern, von welchen das nordwestlichste, das Fürstentum Smolensk, am nächsten für den nordischen Seehandel lag. Die gotländischen Kaufleute stellten eine direkte Handelsverbindung mit dem Haupthandelsplatze Rußlands, mit Nowgorod her. Dorthin kamen die massenhaften Rohprodukte aus ganz Rußland: Pelzwerk, Getreide u. a., während Tücher und Metallwaren aus England, Flandern und Deutschland dorthin abgesetzt wurden. Die Gotländer besaßen hier neben den Deutschen ein Handelskontor, den Olaihof; Sitz des deutschen Kontors, an dessen Spitze ein sogenannter Oldermann stand, war der Peterhof. Der Weg nach Nowgorod führte von der russischen Küste aus zu Wasser, entweder die Newa und den Wolchow aufwärts oder durch die Düna. Aber er ging zeitweise auch zu Land. In Schweden beuteten deutsche Kaufleute um das Jahr 1344 Kupferbergwerke aus, voran Danzig; auf der dänischen Insel Schonen war der schon im 12. Jahrhundert von Deutschen betriebene Heringsfang ein Gebiet gewinnreicher Thätigkeit für die Hansa geworden. Hochwichtig wurde auch der Handel mit Norwegen seit der Mitte des 13. Jahrhunderts. Hier wurde Bergen der Mittelpunkt des hanseatischen Handels für anderthalb Jahrhunderte, nachdem englische und schottische Konkurrenz besiegt war. Norwegen war fast in den Händen der Hansa, welche seine Rohstoffe, Pelze, Fische, Holz und andere Waldprodukte ausführte und dagegen Bodenfrüchte und Industrieprodukte zur Einfuhr brachte. Vergeblich waren die Bemühungen der norwegischen Könige, die Handelsmacht der Hanseaten abzuschütteln.

In England breitete sich die Hansa, begünstigt von den Königen, in London und in andern Städten aus, um hauptsächlich englische Tücher zu exportieren. Ihr Hauptsitz war der sogenannte Stahlhof zu London, wo ein deutscher Oldermann residierte. Störungen erlitt der englische Handel der Hansa durch die Kriege, später durch die Eifersucht Englands.

In den gewerbefleißigen und thätigen Niederlanden (im Mittelalter teils zum deutschen Reich gehörig, teils kleine selbständige Staatswesen) war schon zu Anfang des 12. Jahrhunderts eine vlämische Hansa vorhanden mit der Stadt Brügge an der Spitze. Hier in Flandern, wo alle Nationen freien Verkehr treiben konnten, fand auch die deutsche Hansa freien Markt für ihre Thätigkeit, freilich auch thatkräftige Konkurrenz. Nach Brügge brachten die Hanseaten Produkte der nordischen Länder, während auf italienischen Schiffen indische und arabische, sowie südeuropäische Waren kamen. Die Engländer brachten ihre Wolle, die Deutschen Leinwand, Wein und Metallwaren. So wurde Brügge im 13. Jahrhundert durch die Freiheit, welche es den handeltreibenden Nationen gestattete, zum Weltmarkt. In seinen Straßen begegneten sich Kaufleute aus allen Teilen Europas; es entstanden eine Reihe von kaufmännischen Einrichtungen, und die Börse von Brügge beherrschte den europäischen Geldverkehr. Die deutschen Kaufleute in Brügge waren zu einer Vereinigung organisiert, deren Angelegenheiten durch gewählte Oldermänner verwaltet wurden. Namentlich galt es hierbei Überwachung der errungenen Privilegien und Warenprüfung. Doch hatten die Hanseaten in Brügge keinerlei Vorrechte vor den Kaufleuten anderer Länder voraus. Gegen Ende des Mittelalters geriet Brügge in Rückgang gegenüber dem mächtig aufblühenden Antwerpen.

Minder bedeutend war der Verkehr der Hanseaten mit den übrigen europäischen Ländern. Aus Frankreich brachten sie Weine und besuchten im 15. Jahrhundert Bordeaux und Rochelle, Dieppe, Cherbourg und andere nordfranzösische Häfen.

In Portugal gründeten die Hanseaten 1452 eine Niederlassung zu Lissabon; sie exportierten von dort Salz und Südfrüchte; dagegen brachten sie Schiffbauholz zur Einfuhr. Mit Spanien wurden erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts Verbindungen angeknüpft. Dieselben scheinen durch die spanische Regierung nicht begünstigt und nicht besonders lebhaft gewesen sein. Der Landhandel der Hansestädte nach den deutschen Binnenstädten muß ein sehr lebhafter gewesen sein; doch finden sich darüber wenig direkte Nachrichten. Die für diesen Handel wichtigsten Straßen waren wohl die von Hamburg bezw. Lübeck über Lüneburg, Braunschweig, Göttingen nach Frankfurt a. M., und die über Magdeburg nach Böhmen. Der Verkehr Deutschlands mit Polen und Litauen wurde durch die Städte Danzig, Thorn, Kulm u. a. vermittelt, wobei die Weichsel als Wasserstraße diente. Im Oderhandel wurden Stettin, Frankfurt und Breslau wichtig.

So umfaßte in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Handelsthätigkeit der Hansestädte den ganzen Norden Europas. Erworbene Reichtümer setzten sie in stand, eine lang unüberwindliche Kriegsmacht aufzustellen und in den Ostseeländern um so leichter zu dominieren, als dieselben nur wenig eigenes politisches Leben entfalteten. Aber auch für den mächtigen Städtebund kam die Zeit des Verfalls. Als 1386 Polen und Litauen durch die Heirat ihrer Herrscher sich vereinigten und in dieser Vereinigung die Herrschaft des deutschen Ritterordens in den Ostseeländern zerbrechen konnten, als ferner durch die kalmarische Union 1397 die Kronen von Dänemark, Schweden und Norwegen vereinigt wurden, waren im Norden und Nordosten Europas Staatswesen entstanden, stark genug, um die Macht der Hansa nicht mehr dulden zu müssen. Zwistigkeiten mit dem ersten Könige der kalmarischen Union, Erich, sowie andere mit den Niederländern lähmten die Thätigkeit des Bundes, obwohl sich derselbe noch während des 15. Jahrhunderts behauptete. Hierzu traten innere Verfassungsstreitigkeiten der Ostseestädte. Aber auch in Handelssachen kamen Mißerfolge. Seit 1411 nahm der Heringsfang auf Schonen bedeutend ab, wodurch die hanseatischen Kaufleute schweren Schaden erlitten. Innere Zwistigkeiten schwächten die Kraft des Bundes, dessen einzelne Städte immer mehr anfingen, ihre eigenen Interessen ohne Rücksicht auf das Ganze zu verfolgen, während die Reichsgewalt kein natürliches Interesse für den Bund hatte, der ja auch für sie kein solches gezeigt hatte. Auch in Rußland verlor die Hansa ihren Boden, nachdem Nowgorod durch Iwan III. 1478 annektiert und der nowgoroder Hof der Hansa 1494 geschlossen worden war. In Rußland, Skandinavien und in England war die königliche Gewalt hinreichend erstarkt, um sich die Hansa nicht mehr gefallen zu lassen. Der Bund selbst hatte, vom Deutschen Reich im Stiche gelassen, nicht mehr die Kraft, sich zu erhalten. Als endlich das Zeitalter der Entdeckungen neue Länder und neue Handelswege erschloß, war der schon geschwächte Bund völlig verloren; aber noch lange währte sein Sterben und er endete ganz allmählich, indem Glied für Glied sich ablöste. 1630 wurde zu Lübeck der letzte Hansatag gehalten.

III. Die neuere Zeit vom Zeitalter der Entdeckungen bis zur französischen Revolution.

1. Der Wirtschaftscharakter der neueren Zeit überhaupt.

Die Entdeckungen. Bis zur Neige des 15. Jahrhunderts war der Welthandel in den Bahnen geblieben, welche sich seit dem Altertum allmählich gebildet hatten und im Mittelländischen Meere sich zusammendrängten. Die Schiffahrt war Küstenschiffahrt geblieben; neue Länder waren wenig erschlossen, vieles von den alten Handelsgebieten aus den Augen der Europäer gerückt, namentlich durch die türkischen Eroberungen in Asien. Bis hierher hatten im Laufe der Handelsgeschichte nur einzelne kühne Thaten wie flüchtige Blitze das Dunkel erhellt, welches die Hälfte der Welt umhüllte: die längst vergangenen Fahrten der Phönizier, die Handelszüge der Araber an den indischen und afrikanischen Küsten und die verwegene Fahrt der Normannen zu Anfang des 11. Jahrhunderts über Grönland nach der Ostküste von Nordamerikas, damals Winland genannt. Von Island aus entdeckten sie Grönland; und die Seefahrer Björn und Leif (1001), ersterer zufällig, letzterer absichtlich, gelangten an die Küsten von Labrador, Massachusetts und New-York, und nannten die letzteren Winland. Die Expeditionen dahin wurden von einzelnen Abenteurern, selbst noch im Jahre 1347 von Markland, wiederholt; doch wurde die Entdeckung nicht planmäßig verfolgt, der Kompaß nicht benützt, um in den offenen Ozean vorzudringen, und die Handelswege blieben die gleichen. Ein wichtiger, von der Handelsgeschichte nicht genügend betonter Umstand, der zur Umwälzung des Handels wesentlich beitrug, liegt in einem technischen Fortschritt der Segelschiffahrt, welcher während des Mittelalters gemacht wurde: in der Möglichkeit, gegen den Wind zu kreuzen. Den normännischen Seefahrern war dies noch unbekannt gewesen.

Dagegen waren auf dem Gebiete der Landwege während des Mittelalters keine oder nur geringe Fortschritte gemacht worden. Auch die Reisen des großen Venetianers Marco Polo fanden keine Nach-

ahnung und konnten, nachdem einmal der Islam in Asien festen Fuß gefaßt hatte, auch keine mehr finden. Da ging von einem kleinen seefahrenden Volk im fernen Westen Europas der Anstoß aus für den mächtigsten Umschwung, welchen der Welthandel im Laufe seiner Geschichte erfuhr. Wie bloße Ahnung war es im Bewußtsein aller Seefahrer, daß jenseits der bekannten Meere, jenseits des gefürchteten Ozeans noch Länder liegen könnten. Aber immer mehr Anhaltspunkte sprachen dafür; auch die Erinnerung an alte sagenhafte Seemannsabenteuer kam hinzu. Zudem kamen immer noch durch Vermittelung der Araber und der asiatischen Karawanen die köstlichen Waren Indiens und sagenhafte Berichte vom Reichtum und der Schönheit dieses Landes. Alles dies erzeugte einen mächtigen Trieb, über die engen Grenzen der bekannten Welt hinauszubringen.

Das Verdienst, dem Welthandel neue große Bahnen aufzuschließen, erwarben sich die Portugiesen. Als 1415 der Infant Heinrich der Seefahrer, angeregt durch geographische Forschungen, seine erste Expedition nach der Westküste Afrikas aussandte, begann ein Zeitalter der kühnsten Entdeckungen. Jene Expedition fand zwar nur das Kap Bojador; aber schon vier Jahre später wurden Porto Santo und Madeira entdeckt; in kurzer Folge das grüne Vorgebirge und die Küste von Guinea. Die seltenen und reichen Waren, welche die Seefahrer zurückbrachten, weckten die Abenteuerlust und die Gewinnsucht; neue Expeditionen suchten den Süden auf. Das eigentliche Ziel, das man vor Augen hatte, war die Auffindung eines Seeweges nach Ostindien. 1475 wurde der Äquator passiert und 1487 erreichte der kühne Seefahrer Bartholomäus Diaz das Kap. Im Jahre 1497 gelang es Vasco de Gama, das Kap zu umsegeln, an der Ostküste von Afrika entlang nach Norden zu fahren, mit Hilfe eines arabischen Lotsen den indischen Ozean zu durchschneiden und am 20. Mai 1498 in Kalikut an der Küste von Malabar zu landen. Der Seeweg nach Ostindien war gefunden; wenige Jahre später (1500) faßte Cabral im Auftrage seines Königs, nachdem er zuvor noch Brasilien entdeckt hatte, festen Fuß in Ostindien; freilich bloß vorübergehend; denn erst unter Admiral Almeida und noch mehr unter dem großen Vizekönig Albuquerque konnten die Portugiesen sich dauernd in Indien behaupten.

Fast gleichzeitig mit der Auffindung des Seeweges nach Ostindien ward eine noch weit folgenreichere That unternommen. Der Genuese Christoph Kolumbus, von seinem eigenen Vaterlande nicht hinreichend gewürdigt, hatte bei der Königin Isabella von Spanien Gehör für seine hochfliegenden Pläne gefunden. Einen neuen Weg nach Indien suchend, hatte er am 3. August 1492 den Hafen von Palos mit einem kleinen Geschwader von schlechten Schiffen verlassen, in neun Wochen den atlantischen Ozean durchfahren, und war am 12. Oktober 1492 an der westindischen Insel Guanahani gelandet. Bei der gleichen Fahrt wurden später noch Cuba und Hayti entdeckt; bei den späteren Reisen die übrigen westindischen Inseln, zuletzt das Festland von Südamerika. Kolumbus starb im Wahne, die Ostküste von China und Japan gefunden zu haben. 1512 fanden die Spanier mit Florida den nordamerikanischen Kontinent; bald darauf drang Vasco de Balboa über die Meerenge von Darien zur Südsee vor. Der kühne Cabot, welcher schon 1497, von Bristol ausfahrend, das Festland von Nordamerika gesehen hatte, gelangte 1517 bis zur Hudsonsbai. 1519 eroberte Ferdinand Cortez das mexikanische Reich, und im gleichen Jahr begann der Portugiese Magelhaens mit spanischen Schiffen die Reise um die Welt, umfuhr die Südspitze des neuen Kontinents, entdeckte die australischen Inselgruppen der Ladronen und Philippinen, und seine Nachfolger landeten endlich 1522 wieder in Spanien. Als 1531 Franz Pizarro Peru erobert hatte, waren die kühnsten Thaten des Zeitalters der Entdeckungen vollbracht. Aber die letzteren nahmen deshalb noch kein Ende. Engländer umfuhren das Nordkap nach Archangel (1523); Holländer drangen 1595 bis nach Spitzbergen vor und der Engländer Hudson entdeckte 1607 die wichtigsten Länder des amerikanischen Nordens. Der Weltumsegler Franz Drake fuhr von der Südspitze Amerikas längs dessen Westküste bis nach den Oregonländern. Im 17. Jahrhundert begannen auch die Entdeckungen des australischen Kontinents und der Inseln des stillen Ozeans durch die Holländer und Engländer.

So wurden vom Ende des 15. Jahrhunderts an neue Meere und neue Länder in Fülle aufgeschlossen. Ein völlig neuer Kontinent war entdeckt; Portugiesen und Spanier, Holländer und Engländer wurden nacheinander und nebeneinander zu seefahrenden Eroberern. Die Folge war, daß vielfach alte Linien des Welthandels verödeten, daß neue Städte und neue Völker den Welthandel in die Hände nahmen. Vom Osten Europas wandte sich die Axe des Welthandels nach Westen, nach den Küsten des Atlantischen Ozeans. Die indischen Waren kamen in größeren Massen und viel wohlfeiler nach Europa als früher. Die entdeckten amerikanischen Länder, anfangs bloß der Tummelplatz für die spanischen Abenteurer, zogen mehr und mehr europäische Bevölkerung an sich und wurden bald zu Lieferanten und Abnehmern Europas.

Politische Veränderungen. Abgesehen vom Einfluß der überseeischen Entdeckungen bereiteten sich auch im Innern von Europa tiefgreifende Änderungen vor, welche die neuere Zeit vom Mittelalter scheiden. Die Reformation bewirkte eine Umgestaltung der Kirche; die Wissenschaft wurde durch die Erfindung der Buchdruckerkunst und durch das Wiederaufleben der klassischen Bildung ebenso gründlich umgestaltet, wie das Kriegswesen durch die Erfindung der Schießwaffen. In allen Kreisen menschlicher Thätigkeit regte sich vom 15. Jahrhundert an neues Leben. Auch Politik und Volkswirtschaft wurden von dieser Bewegung ergriffen. Eigentümlich für die Geschichte der neueren Zeit

gegenüber jener des Mittelalters ist die Bildung großer nationaler Staatswesen, die Kräftigung der Regierungen gegenüber dem mittelalterlichen Stände- und Städtewesen. Damit müssen auch die wirtschaftlichen Verhältnisse aus Angelegenheiten einzelner Stände und Städte zu Staatsangelegenheiten werden. Hieraus erklärt sich die Ausbildung eines Systems staatlicher Wirtschaftspolitik, welches Jahrhunderte lang Geltung behielt. Durch diese staatliche Wirtschaftspolitik wurde manche ständische und lokale Eigentümlichkeit abgehobelt, aber dafür an die Stelle manches kleinlichen Gesichtspunktes ein größeres Ziel gesetzt. Wie früher einzelne Städte, so fingen jetzt die Nationen einen lebhaften Konkurrenzkampf um ihre wirtschaftliche Wohlfahrt an.

Der beginnenden Staatsallmacht wurde Handel, Industrie und Verkehrswesen unterworfen; es begannen in der Wirtschaftspolitik jene Grundsätze zu einem ganzen System zu werden, welche man als Merkantilsystem bezeichnet, ein System, welches durch finanzielle und polizeiliche Einrichtungen die ganze Volkswirtschaft in eine bestimmte Richtung bringen wollte. Die Grundgedanken des Merkantilsystems sind folgende:

Der Reichtum eines Volkes ist nach der Menge seines Metallgeldes zu bemessen, und die ganze Volkswirtschaft so einzurichten, daß möglichst viel Geld in das Land gezogen und in demselben erhalten, möglichst wenig Geld aus demselben gesendet werde. Man muß daher alle Zweige der Industrie im eigenen Lande ausbilden, damit man nichts von Waren einführen muß, sondern Waren ausführen kann. Dann muß der ganze Überschuß der Ausfuhr über die Einfuhr von anderen Völkern in Geld bezahlt werden. Der Unterschied zwischen Ausfuhr und Einfuhr ist die sogenannte Handelsbilanz; dieselbe ist günstig, wenn die Warenausfuhr größer als die Wareneinfuhr, und die Geldausfuhr kleiner als die Geldeinfuhr ist. Um eine günstige Handelsbilanz zu gewinnen, muß der Staat die Einfuhr fremder Industriewaren durch Zölle und Einfuhrverbote verhindern, desgleichen die Ausfuhr inländischer Rohstoffe, sowie die Ausfuhr von Gold und Silber erschweren, dagegen die Ausfuhr inländischer Industriewaren erleichtern.

Dieses System blieb bis zur französischen Revolution, teilweise noch darüber hinaus, das herrschende, nachdem es einzelne Anfänge schon im Mittelalter gefunden. In England und Frankreich ward es im 17. Jahrhundert durch Oliver Cromwell (Navigationsakte) und den französischen Minister Colbert zur Geltung gebracht; letzterer namentlich wollte die Volkswirtschaft bis in das kleinste bevormunden. In Deutschland hatte Karl V. seine Politik in diesem Sinne eingerichtet. Andere Länder folgten, und durch die ganze Welt ging die große merkantilische Idee, daß Geld reicher mache als andere Güter. In Rußland blühte der Merkantilismus seit Peter dem Großen. Seine Ausläufer sandte er bis in das 19. Jahrhundert.

Das Merkantilsystem hatte auch wissenschaftliche Vertreter gefunden, zuerst unter den Italienern. Es fand aber auch Gegner, welche hauptsächlich der Anschauung, daß Geld allein reich mache, entgegentraten und dafür die Thätigkeit der Natur und die menschliche Arbeit als Reichtumsquellen betonten. Systematisch wurde diese Gegnerschaft mit der Schule der sogenannten Physiokraten. Sie gehen von dem Gedanken aus, daß die Benützung und Bearbeitung des Bodens und der Naturkräfte Quell des Reichtums ist, und daß vor allem der Landbau zu begünstigen und von seinen Lasten zu befreien sei, daß Monopole und Privilegien beseitigt, die Arbeit und der Verkehr freigemacht werden müßten. Der Staat brauche das wirtschaftliche Leben nicht zu bevormunden; nützliche Unternehmungen entstünden und blühten von selbst. Gründer dieser volkswirtschaftlichen Schule war François Quesnay, Leibarzt Ludwig XV. Nach langem Kampfe sind ihre Anschauungen zur Grundlage der jetzigen Wirtschaftspolitik geworden.

Veränderungen der Produktion. Die Bodenproduktion litt noch unter dem ganzen Drucke des Mittelalters; der Bauernstand war mit Ausnahme Englands unfrei, die Bewirtschaftung des Bodens eine höchst extensive. Wüstes Land fand man überall in ausgedehnten Strecken, Fürsten und Regierungen wandten der Landwirtschaft nur ausnahmsweise ihre Sorgfalt zu. Dagegen erfuhr die Bodenproduktion einen großartigen Zuwachs durch die Thätigkeit der jungfräulichen Ländereien in der neuen Welt. Europa und Amerika begannen seit dem Zeitalter der Entdeckungen Tiere und Pflanzen an einander abzugeben und zu akklimatisieren, soweit dies die Natur gestattete. Auf amerikanischem Boden drang der Europäer mit dem Beil und dem Pflug in die Wälder vor und brachte seine alten Kulturpflanzen dahin, die sich rasch einbürgerten. Ihm folgten auch seine Haustiere; umgekehrt gingen amerikanische Pflanzen nach Europa über. So in Südeuropa der Mais, in Holland der Tabak. Aber nur in den Niederlanden und in England ging man frühzeitig und energisch an eine Verbesserung der Landwirtschaft. In Spanien und Portugal ging dieselbe während des 16. Jahrhunderts sogar zurück, weil ein großer Teil der Bevölkerung von der Sucht nach Abenteuern in fernen Ländern ergriffen war. In Deutschland und Österreich war der Rückgang von Landbau und Viehzucht während des dreißigjährigen Krieges geradezu grauenhaft. Eine allmähliche Hebung der bäuerlichen Zustände trat erst im 18. Jahrhundert ein, nachdem durch die neueren wirtschaftlichen und rechtlichen Anschauungen jene Fesseln gelockert waren, welche den Bauernstand im Mittelalter umfangen hatten: die Leibeigenschaft, die Fronen u. a. Gründliche Besserung dieser Zustände konnte freilich erst die französische Revolution bringen. Bis dahin waren die Verbesserungen mehr technische und allmähliche: fortschreitende Kulturarbeiten, langsame Einführung intensiver Wirtschaftsmethoden; Einführung neuer Fruchtgattungen und Tierarten.

Die industriellen Gewerbe wurden durch die Entdeckungen neuer Länder kaum merkbar ver-

ändert, und erlebten ihre große Umwälzung erst Jahrhunderte später mit Einführung der Dampfmaschine. In der neueren Zeit standen sie wie im Mittelalter unter der Herrschaft der Zünfte. Diese war um so schwerer erträglich, als die mittelalterliche Zunftverfassung keine lebendige Fortentwickelung zuließ, sondern in engherzigen, hergebrachten Formen erstarrte. Zunftmäßige Maßregelung des Betriebes schloß die Gewerbe in die drückendsten Schranken; die Bedingungen zur Erlangung des Meisterrechts, die festbedingte Lehrlingszeit, das Eigentum des Meisterrechts bei Realgewerben, der Ausschluß jeder Eindringlinge durch die Zunft, das Privilegienwesen: das waren lauter Hindernisse einer freien, thätigen Konkurrenz und eines lebhafteren Aufschwungs. Je mehr die Industrie nach Fortschritten drängte, um so starrer und unvernünftiger wurde der Widerstand der Zünfte. Statt Verbesserungen rissen immer mehr Mißbräuche ein. Lange Kriege ließen während des 17. und 18. Jahrhunderts in Deutschland und Österreich die technische Geschicklichkeit in vielen Gewerben verloren gehen und schwächten zugleich die Kaufkraft der Konsumenten, so daß bis zum Ende des 18. Jahrhunderts das Handwerk einen beständigen Rückgang nahm. Spanien war ebenfalls seit der Vertreibung der Mauren industriell zurückgegangen, während Frankreich, die Niederlande und namentlich England Fortschritte machten. Der Grund zur Größe der britischen Industrie ward schon im 16. u. 17. Jahrhundert gelegt.

Die Kolonieen und Kolonialpolitik. Es war im Sinne des Merkantilsystems, daß man den Besitz von Kolonieen hoch schätzte, und daß deshalb alle Staaten, die die Macht dazu besaßen, eifrig nach solchem Besitz strebten. Für den Handel erschienen besonders wertvoll jene Kolonieen, welche sogenannte Kolonialwaren, die in Europa nicht produziert werden können, hervorbrachten. Während die Kolonieen des Altertums fast durchgängig Privatgründungen gewesen waren, sind die neueren Kolonieen im wesentlichen ein Werk der Regierungen auch dann, wenn Privatkapital die Mittel lieferte. Die Regierungen gingen darauf aus, die Naturschätze der Kolonieen womöglich für das eigene Land allein auszubeuten und den Handel nach den Kolonieen als Monopol zu betreiben oder zu vergeben. Es wurden Handelsgesellschaften mit dem ausschließlichen Handelsvorrecht nach den Kolonieen ausgestattet, welche von diesem Vorrecht den ergiebigsten Gebrauch machten, um sich zu bereichern. Sie drückten die Preise in den Kolonieen, und steigerten dieselben künstlich in Europa. Die Schwierigkeiten und Gefahren des damaligen Seehandels lassen die Entstehung solcher Gesellschaften noch begreiflicher erscheinen. Die Regierungen fanden darin, daß sie sich die Privilegien teuer bezahlen ließen, ein einfaches Mittel zur Besteuerung des auswärtigen Handels. Später freilich, als der überseeische Handel nicht mehr so energischen Schutz bedurfte, wurden die Vorrechte solcher Handelsgesellschaften lästig, ihre Gewinnsucht führte zur Bedrückung der eroberten Länder.

Verkehrswesen. Während der Straßenbau mit Ausnahme Englands und Hollands bis ins 18. Jahrhundert arg vernachlässigt wurde, machte man für Regulierung von Stromläufen und Erbauung von Kanälen bedeutende Anstrengungen, namentlich in den Niederlanden nach deren Befreiung vom spanischen Joche, sodann in Frankreich im 17., in England im 18. Jahrhundert, in Rußland seit Peter dem Großen. So wurde in Frankreich in diesem Zeitalter der Kanal von Languedoc gebaut; in England im 18. Jahrhundert der berühmte Manchester-Liverpool-Kanal. In Preußen war Friedrich der Große in dieser Richtung thätig. Das Postwesen, welches während des ganzen Mittelalters nur einzelne Anläufe genommen hatte (reitende Staatsposten in Frankreich seit 1464; städtisches Botenwesen in Deutschland seit dem 13. Jahrhundert; Metzgerposten) erfuhr große Verbesserungen, seit im Jahre 1516 in Deutschland eine regelmäßige Reichspost eingeführt und der Familie Taxis der Betrieb derselben übertragen wurde. Ihre Wagen und reitenden Boten vermittelten bald regelmäßigen Verkehr bis nach Frankreich und Italien. Neben der kaiserlichen Reichspost wurden auch einzelne Landesposten gegründet, wobei freilich die politische Zerrissenheit vielfach hinderlich war. In England wurde nach früheren unvollkommeneren Versuchen 1635 eine inländische Briefpost errichtet, aber selbst 1763 gab es zwischen London und Edinburg nur einmal im Monat regelmäßige Personenpost. In Frankreich, wo schon seit 1315 die Universität Paris eine Post unterhalten hatte, wurde eine solche Anstalt zunächst für Regierungszwecke unter Ludwig XI. unterhalten, und erst Anfang des 17. Jahrhunderts vom Publikum allgemein benützt.

Die großartigsten Fortschritte mußte seit dem Zeitalter der Entdeckungen die Schiffahrt machen. Seit man von der bloßen Küstenschiffahrt abgegangen war, mußten die Schiffe größer und seetüchtiger werden, die nautische Kunst sich stets vervollkommnen. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts befuhren schon kolossale Fahrzeuge den Ozean. Während der Landverkehr in dem schlechten Zustande der Straßen und in den zahllosen Zollstätten sein Haupthindernis fand, erwuchs ein solches dem Seeverkehr in der Seeräuberei; 1515 beunruhigten in dem alten Handelsgebiete des Mittelmeeres die Seeräuberflotten der Barbareskenstaaten (Algier, Tunis und Tripolis) die Küstenländer dieses Meeres, führten eine Unzahl Christen in die Sklaverei und konnten selbst nach der Zerstörung von Tunis durch Kaiser Karl V. nicht ganz unterdrückt werden. Seit 1625 kam die Seeräuberei in Westindien zur Blüte und fand dort Unterstützung im Neide der Franzosen, Engländer und Holländer gegen die Spanier. Die Seeräuber (Bukkaniere, Flibustier) plünderten nicht allein die spanischen Flotten, sondern auch die Küstenstädte. Aus den Gewässern des Mittelmeeres und Westindiens zog sich der Seeraub später in die ostasiatischen Meeresteile zurück.

Für den Seeverkehr mußten sich besondere Rechtsanschauungen bilden. Zur Zeit der Entdeckungen betrachteten die großen Seevölker die von ihnen entdeckten Meere als ihr Eigentum, eine Anschauung, welche durch die allmähliche Beteiligung mehrerer Völker am Seeverkehr sich änderte. Die Grundsätze über die Behandlung der Handelsschiffe in Kriegsfällen waren lange Zeit schwankend und Gegenstand vieler Streitigkeiten. Das sog. Seerecht wurde Gegenstand mannigfacher Verträge.

Zollwesen. Dasselbe bildete sich im Einklange mit der sonstigen nationalen Abgeschlossenheit und Einseitigkeit des Merkantilsystems aus. Das nackte Interesse der Staatskasse ohne Berücksichtigung internationaler Verkehrsbeziehungen ward zu oft maßgebend. Ein bestimmtes System brachte 1664 Colbert in die Zolltarife. Neben den Außenzöllen, welche hauptsächlich von der Rücksicht auf die Handelsbilanz bestimmt wurden, bestanden zahlreiche Binnenzölle. Das politische Interesse am Handel führte zu einer Reihe von Verträgen zwischen einzelnen Ländern. Dieselben waren von dem leitenden Gedanken des Merkantilsystems beherrscht, daß die Produktion und der Verkehr des eigenen Landes nur auf Kosten fremder Länder gedeihen könne. Jeder Staat suchte sich daher in diesen Handelsverträgen der auswärtigen Konkurrenz möglichst zu erwehren. England mit seiner Navigationsakte ging hierin den übrigen Ländern als Beispiel voran. Man belastete den Handel der Fremden mit höheren Zöllen, als den der Einheimischen. Neben den Zöllen regulierten die Handelsverträge auch das Münzwesen, die Benützung der Binnenwasserwege und Seehäfen, das Lotsenwesen, die Messen und Märkte und andere wirtschaftlichen Angelegenheiten. Zur Unterstützung des auswärtigen Handels waren auch die Konsulate von Wichtigkeit geworden, zunächst um Landsleuten im fremden Lande Schutz zu gewähren.

Handelsrecht. Die Entfaltung des Handels und Verkehrs machte eine besondere Gesetzgebung für Handel und Seewesen notwendig. Die Grundlagen dieser Gesetzgebung wurden durch die schon im Mittelalter gebildeten Handelsgebräuche der Kaufleute gelegt. Eigentliche Gesetzbücher zur Regelung von Handel und Verkehr finden sich erst seit 1673 (Frankreich).

Kredit. Bankwesen. Der Kredit, welcher bis zum 15. Jahrhundert an der mittelalterlichen Anschauung über Unzulässigkeit des Zinsnehmens gelitten und bei der mittelalterlichen Produktionsweise auch keine Veranlassung zu lebhafterer Entfaltung gehabt hatte, erfuhr seit dem 15. Jahrhundert bedeutende Änderungen. Die großen überseeischen Unternehmungen wie die steigenden Staatsausgaben verlangten energische Unterstützung durch geliehenes Kapital; damit fand der Kredit ein ergiebiges Feld für seine Thätigkeit. Lange noch blieb zwar freie Bewegung ihm versagt; vielfach glaubte man im Zeitalter der Reformation noch das Zinsnehmen ganz unterdrücken, später doch dasselbe durch Wuchergesetze regulieren zu können. Es hat sich jedoch immer gezeigt, daß die Zinsgesetze ihren Zwecken nicht in gewünschter Weise genügten. Der Zinsfuß sank vielmehr in der neueren Zeit von selbst infolge der vermehrten Kapitalersparnis und der erhöhten Sicherheit der Darlehen. Vor 1654 war in Deutschland nur den Juden ein Zinsfuß von 5% erlaubt; seitdem war er allgemein gestattet. In Frankreich dauerte auch in dieser Zeitperiode das kirchenrechtliche Verbot des Zinsnehmens noch fort. Nur in England war schon 1546 ein Zins von 10% erlaubt; dort sank indessen der landesübliche Zinsfuß rasch auf 5% herab.

Das Bankwesen erlebte zwar manche Verbesserung und Ausdehnung; aber seine großartigste Ausbildung blieb doch dem laufenden Jahrhundert vorbehalten. Namentlich währte es lang, ehe das Bankwesen der italienischen Städte des Mittelalters im übrigen Europa Nachahmung fand. Amsterdam gründete seine Bank 1609, Hamburg seine Girobank 1619; beide Gründungen waren hauptsächlich durch den Wunsch nach einer festen Währung bei dem herrschenden Mangel an guten Münzsorten veranlaßt. Banken zu Nürnberg (1621), zu Rotterdam (1635) und Stockholm (1657) folgten. Die Stockholmer Bank wurde auch Hypothekenbank. Den Übergang zum modernen Bankwesen machte man in England mit Gründung der Bank von England 1694 nach einem Projekte des Schotten Paterson. Sie ward als Aktiengesellschaft gegründet, mit Erlaubnis der Notenausgabe. In Schottland wurde das Bankwesen besonders selbständig.

Selbständige Entwicklung nahm das **Versicherungsgeschäft.** Als Seeversicherung hatte es seine Keime schon im Altertum gefunden, in Brügge und Barcelona während des Mittelalters; zu Ende des 15. Jahrhunderts war die Seeversicherung in den europäischen Handelsstaaten schon allgemein; die Feuerversicherung dagegen bildete sich erst im 18. Jahrhundert aus.

Wechsel und Börse. Bis zum 16. Jahrhundert erscheinen fast bloß Juden und Italiener als Vermittler des Geldverkehrs, welcher in Lyon, Paris, Nürnberg, Frankfurt, Augsburg und Antwerpen seine Hauptplätze fand. Neben dem Geldumwechselungsgeschäft war der Wechselhandel wichtig.

Der Verkehr mit Wechseln, welcher schon im 14. Jahrhundert in Italien sehr bedeutend gewesen war und sich im 15. Jahrhundert noch mehr ausgedehnt hatte, nahm immer mehr zu und ließ für die großen Meßplätze die sogenannten Meßwechsel entstehen. Die Messen von Lyon und Besançon bildeten namentlich dieses Institut aus. Im 17. Jahrhundert wurde die Weiterbegebung des Wechsels (Indossament) üblich, und zwar zuerst in Frankreich, wodurch der Wechsel in viel höherem Grade zu einem Surrogat des Geldes wurde, während er früher bloß ein Zahlungsmittel unter den ursprünglichen Wechselpersonen war. Mit der ausgedehnten Benützung des Wechsels war aber auch eine eigene Gesetzgebung in Wechselsachen notwendig geworden. Sie findet ihre Anfänge in Bologna 1569, in Deutschland im Anfang des

17. Jahrhunderts. Allmählich beschränkte sich die Benützung des Wechsels auch nicht mehr blos auf die Wechsler; alle Kaufleute und Gewerbetreibenden lernten den Gebrauch des Wechsels kennen.

Weitere Ausdehnung erhielt der Geldhandel durch das beginnende System der Staatsanleihen. Die steigenden Staatsbedürfnisse machten Staatsschulden nötig; der Handel mit Staatsschuldenscheinen wurde ein gewinnreiches Geschäft. Da auch die großen, vielfach schwindelhaften überseeischen Unternehmungen nur auf Aktien gegründet werden konnten, kam der Handel mit Aktien hinzu; das Börsenwesen bildete sich aus, und im 16. Jahrhundert finden sich die Börsen, zumeist von den italienischen Wechslern gebraucht, in den Niederlanden, in Frankreich und in England.

Geldwesen. Die neuere Zeit zeigt den Übergang der älteren Naturalwirtschaft zur modernen Geldwirtschaft. Dieser Übergang, der sich früher bloß in einzelnen Handelsstädten vollzogen hatte, wurde nun allgemein und namentlich erleichtert durch die Zuflüsse von Edelmetallen aus den neuen Ländern. Neben den alten Ständen und Berufsklassen erscheint als neue, die wirtschaftlichen Verhältnisse umwandelnde Macht das Geld mit seiner Erleichterung der Kapitalsammlung und des Verkehrs.

Einen großartigen Umschwung erlebte das Geldwesen mit der Entdeckung der amerikanischen Gold- und Silberminen. Seit der Entdeckung Amerikas begann ein Strom von Edelmetallen nach Europa zu fließen, zuerst Gold und seit 1522 auch Silber. Gold kam zuerst von den westindischen Inseln und aus Zentralamerika; Silber aus Mexico und Peru, bald auch aus Chile. In die Reihe der Goldländer traten noch Neu-Granada und namentlich Brasilien. Die Wanderung der Edelmetalle aus den amerikanischen Minen nach Europa bewirkte eine vollständige Preisrevolution. Bis an den Anfang des 16. Jahrhunderts waren das ganze Mittelalter hindurch die Preise der Edelmetalle gestiegen; von diesem Zeitpunkt an sanken sie, erst langsamer, dann rascher bis zum Ende des 16. Jahrhunders. Am stärksten ist dieses Sinken in der Zeit von 1560—1600. Die vermehrte Geldmenge war keineswegs gleichmäßig über die verschiedenen Völker und Volksklassen verteilt; einzelne Einkommenszweige erhielten rascheren, andere langsameren Reichtumszuwachs. Bedeutende Veränderungen im Leben der Völker waren die notwendige Folge. Verarmung des niederen Adels, Proletariat, steigender Reichtum und Ansehen des Bürgerstandes sind Erscheinungen, die sich bis in jene Zeit zurückverfolgen lassen.

Das Münzwesen wurde von den Regierungen in der Regel zu finanziellen Zwecken ausgebeutet. Der Nennwert, der Kurswert und der wahre Wert der Münzen stimmten nicht überein. Man ging von der Ansicht aus, es handle sich beim Gelde nicht um den wahren, sondern um den Nennwert. Hieraus erwuchs eine heillose Verwirrung des Geldwesens, gesteigert durch die politische Zerrissenheit, durch die Verschiedenheit der Münzmetalle, durch öffentliche und private Unredlichkeit. Vergeblich machte man in Deutschland 1524 und später Versuche zur Regelung des Geldwesens. England und Frankreich veränderten während des 16. Jahrhunders, letzteres auch noch später, fortwährend ihr Münzwesen. In Frankreich wurde das Münzwesen zur ungerechtesten Besteuerung des Volkes mißbraucht. Auch das Wertverhältnis der beiden Edelmetalle schwankte stets (zwischen 1:10 und 1:15).

Warenhandel. Seit dem Zeitalter der Entdeckungen kommen eine Reihe von Waren teils in viel größeren Massen als vorher, teils völlig neu in den Welthandel. Sie wurden nicht allein ergiebige Gegenstände der Spekulation, sondern teilweise auch der Massenkonsumtion, und konnten in letzterer Eigenschaft die Lebensart der europäischen Völker mächtig umgestalten.

Das Zuckerrohr, in den Tiefebenen Indiens heimisch, im Mittelalter schon gekannt und in Sizilien und Spanien angebaut, lieferte im 16. Jahrhundert einen wichtigen Handelsgegenstand, hauptsächlich aus der Levante und aus Spanien; seit 1520 auf St. Domingo angepflanzt, kam es nach Kuba, und bald wurde Westindien das Hauptproduktionsgebiet. Dazu wurden später Nordamerika und Brasilien, Mauritius und Bourbon wichtige Lieferanten. Eine besonders ergiebige Sorte Zuckerrohr ward von Otaheiti nach Westindien verpflanzt. Der Kaffee, in Ostafrika heimisch, in Äthiopien seit undenklicher Zeit als Getränk üblich, in Arabien schon im 15. Jahrhundert fleißig angebaut, war dem mittelalterlichen Europa unbekannt, dagegen aus Arabien schon im 16. Jahrhundert nach Ägypten und Konstantinopel ausgeführt und im 17. Jahrhundert in der ganzen Levante beliebt. Kaffeehäuser gab es in Kairo schon im 16. Jahrhundert. In Europa ward sein Genuß seit der Mitte des 17. Jahrhunderts, freilich nur bei den wohlhabenden Klassen, üblich. Aus Arabien war er durch die Holländer 1650 nach Java verpflanzt; nach Westindien brachten ihn die Franzosen, und bald breitete sich sein Anbau über die Tropenländer der alten und der neuen Welt aus, nach Ceylon, Surinam, Guinea, Brasilien &c. Der Thee, zuerst von Holländern und Portugiesen gegen Ende des 16. Jahrhunderts nach Europa gebracht, wurde bis ins 18. Jahrhundert immer in kleinen Mengen konsumiert; sein Gebrauch ward erst in England und von England aus allgemeiner. Versuche, die Theestaude zu verpflanzen, konnten dieselbe nie so kosmopolitisch machen, wie das beim Kaffee gelungen war. Namentlich gelang der Anbau in Südamerika nur sehr unvollkommen. Der Kakao, welchen die Spanier in Mexiko kennen gelernt hatten, fand bald lebhaften Absatz in Spanien und Italien. Er wurde später auch nach Westindien, Südamerika, Bourbon und Java verpflanzt. Der Tabak wurde von den Portugiesen wahrscheinlich aus Brasilien gebracht und anfangs als Zierpflanze und Heilmittel benützt, bis englische Kolonisten in Nordamerika das Rauchen kennen gelernt hatten, und durch Matrosen

und Soldaten diese Sitte nach Europa gebracht wurde (ungefähr um 1586), wo sie sich trotz anfänglicher Verfolgungen bald einbürgerte. Die Kultur des Tabaks nahm zuerst in den britischen Kolonieen in Nordamerika, namentlich in Virginien Aufschwung (1616). Als die Mohammedaner den Tabak kennen lernten, ward er auch in der islamitischen Welt allgemein geschätztes Genußmittel, und sein Anbau verbreitete sich über die Levante, Persien und Indien. Die Indigopflanze, in Europa seit den Kreuzzügen bekannt, wurde lange nur in kleinen Mengen nach Europa gebracht. Seit dem 17. Jahrhundert aber fing der Indigo an in Europa den Waid zu verdrängen, trotz des Widerstandes der Waidbauern. Indien blieb auch das eigentliche Bezugsland. Doch wurde die Indigopflanze auch mit Erfolg in Zentralamerika und in Ägypten angebaut. Die Kartoffel, welche Walther Raleigh aus Amerika zuerst nach Irland gebracht hatte, ist in der südamerikanischen Cordillere heimisch, verbreitete sich langsam und unter Schwierigkeiten und mußte vielfach durch List und Gewalt eingebürgert werden. Ihr allgemeiner Anbau in Europa datiert erst seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts.

In dieser Periode ward auch der Getreidehandel zu einem selbständigen Geschäftszweig, zuerst für die Niederlande. Sie bezogen ihr Getreide aus Danzig, und seit 1619 wurde die Getreidebörse zu Amsterdam für den europäischen Getreidehandel wichtig. Andere Länder befolgten bezüglich des Getreidehandels eine ängstliche Politik und suchten diesen Handel durch Verbote und Zölle zu bevormunden. Außer den Ostseeländern wurden im 18. Jahrhundert auch Rußland und Amerika Bezugsquellen für Getreide.

Der traurigste Zweig des Welthandels in dieser Periode wurde der Sklavenhandel. Schon im Zeitalter der Entdeckungen brachten ihn die Portugiesen in Aufnahme, und in Portugal wie in Spanien gab es um das Jahr 1460 Negersklavenmärkte. Bald nach der Entdeckung von Amerika wurde afrikanische Sklaven dahin gebracht, und aus Westindien verbreitete sich die Sklaverei nach dem amerikanischen Festlande. Besonders lebhaft wurde dieser Handel, seit Las Casas 1517 den Vorschlag gemacht hatte, statt der schwachen Eingeborenen Westindiens die kräftigen Neger für den Feldbau zu verwenden. Die Neger wurden Anfangs nach Hayti, dann auch nach dem übrigen Westindien gebracht. Trotz des Widerspruchs mehrerer Päpste nahm der Sklavenhandel immer zu. Auch die Ansicht staatsmännischer und weitsehender Geister, daß die Negersklaverei eine wirtschaftliche und politische Gefahr für die Kolonieen sei, wurde nicht anerkannt. Der Gewinn war zu bedeutend, und nur die kräftigen Neger konnten in den westindischen Pflanzungen mit Erfolg verwendet werden. Fast alle europäischen Völker fingen an, mit Menschenfleisch zu handeln: Portugiesen, Spanier, Franzosen, Engländer, Deutsche, Dänen und Schweden. Man raubte die Schwarzen nicht mehr von den Küsten allein, sondern aus dem Innern Afrikas. Nicht allein in Westindien, auch in den englischen Kolonieen von Nordamerika fanden die Sklavenhändler Absatz. 1640 begann die Sklaverei in Virginien. Haupthändler waren zuerst die Portugiesen, nach ihnen die Holländer. Die Spanier machten zwar vom 16. Jahrhundert an nicht selbst mehr Sklavengeschäfte, ließen sich jedoch von anderen Nationen die Sklaven nach ihren Kolonieen bringen. Unter der Königin Elisabeth wurden auch die Engländer eifrige Sklavenhändler, und namentlich die Stadt Liverpool wurde durch den Sklavenhandel reich. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts konnte die Bekämpfung der Neger-Sklaverei in der Presse und in den Volksvertretungen Boden finden.

2. Die einzelnen Völker.

Portugal. Vor dem Zeitalter der Entdeckungen war Portugal ohne Bedeutung für den Welthandel und scheint bloß Wein und Fische in den Verkehr gebracht zu haben. Seit Gründung der westafrikanischen Niederlassungen aber kamen die Produkte derselben, Elfenbein, Goldstaub, Gummi, Baumwolle, auch Sklaven in den Handel; desgleichen von den westafrikanischen Inseln Madeirawein und Zucker. Nachdem Vasco de Gama den Seeweg nach Indien gefunden, setzten sich die Portugiesen unter Almeida und Albuquerque in Vorder- und Hinterindien, am persischen Meerbusen und an der afrikanischen Ostküste, selbst auf den Sunda-Inseln fest. Der glänzenden und ritterlichen Periode der Entdeckungen folgte leider bald ein System grausamer Erpressungen in den neuen Ländern. Das kleine Portugal freilich ward um 1520 zum ersten Lande des Welthandels und speicherte die Schätze Indiens in den Niederlagen von Lissabon auf, um sie entweder selbst über Antwerpen nach dem europäischen Norden zu senden oder von den Kaufleuten anderer Nationen in Lissabon holen zu lassen. In Südamerika lieferte Brasilien anfangs nur Farbholz; in Nordamerika konkurrierten die portugiesischen Schiffe siegreich mit den Holländern und Engländern beim Fischfang von Neufundland (1578). Als nach dem Aussterben des portugiesischen Herrscherhauses das Land 1580 an Spanien kam, begannen die indischen Statthalter eine völlige Willkürherrschaft. Die Kriege Spaniens mit den Niederländern zogen auch Portugal in Mitleidenschaft. Die Holländer nahmen portugiesische Niederlassungen, bis den Portugiesen fast nichts mehr geblieben war als Goa und Diu. Nach der Trennung von Spanien (1640) war Portugal geplündert und verarmt. Vom Jahr 1654 an wurde glücklicherweise Brasilien durch seine Zuckerproduktion wieder wertvoll; aber Portugal mußte den brasilianischen Handel mit andern Völkern teilen und verarmte mehr und mehr trotz Entdeckung der brasilianischen Gold- und Diamantenminen. Nach den Holländern ward es, besonders seit dem sogenannten Methuen-Vertrag (1703), von Engländern ausgebeutet. Unter dem großen

Staatsmann und Minister Pombal (1750) wurden die Zustände des Mutterlandes gewaltsam gebessert; Landwirtschaft, Weinbau und Industrie vollkommener, die kommerzielle Herrschaft der Engländer in Portugal geschwächt. Nach Pombals Sturz begann der alte Schlendrian wieder; der Handel blieb passiv, und nur die Ausbeutung Brasiliens schützte das Mutterland vor völligem Verfall.

Spanien. Seit der Vertreibung der Mauren (1490), welche Spanien zum reichsten Industrieland Europas gemacht hatten, seit der Entdeckung der amerikanischen Gold- und Silberminen wurden die Spanier ein Volk von Seeleuten, Abenteurern, Rittern und Mönchen. Man begann das friedliche Gewerbe, das in großen Städten, wie Barcelona, Valenzia, Valladolid, Toledo, vor allem in Cordova und Sevilla sich glänzend entwickelt hatte, zu verachten. An die Stelle maurischen Fleißes trat der Luxus der Eroberer. Der auswärtige Handel blühte scheinbar auf; denn die amerikanischen Metallschätze dienten zum Ankauf großer Warenmassen aus den Niederlanden, aus England, Lissabon und Italien. So kam ein großer Teil dieser Schätze in die Hände anderer Nationen. Die Ausbeutung der Kolonieen ward in einer nahezu sinnlosen Weise betrieben. Während durch eine absolutistische und unduldsame Regierung jedes selbständige geistige und wirtschaftliche Leben des spanischen Volkes vernichtet wurde, deckte diesen inneren Verfall lange Zeit der Glanz des eingeführten Reichtums. Unter der Regierung Philipps II. (1555—1598) stand Spanien auf der Höhe seiner Macht. Den größten Gebietsumfang erreichte es durch die Eroberung von Portugal im Jahre 1580; damit fielen ihm auch die portugiesischen Kolonieen Brasilien, Guinea und Angola, Malabar, Ceylon, Malakka, die Molukken rc. zu. Aber schon vom Ende des 16. Jahrhunderts (1570) an ward der Verfall offenbar. Die freiheitsliebenden Niederländer, die sich dem Druck des spanischen Absolutismus nicht länger fügen wollten, fielen ab, vernichteten im Verein mit den Engländern die stolzen spanischen Kriegsflotten 1588 und nahmen die mit den amerikanischen Silberschätzen beladenen Schiffe. Auch der Gewinn aus dem Exporthandel nach den Kolonieen ging verloren. In Spanien selbst wütete die Inquisition; eine Million fleißiger Mauren wurde noch 1610 aus dem Lande getrieben. So ging der äußere Handel mit dem inneren Wohlstande gleichzeitig zu Grunde. Dörfer und Städte verödeten; Kulturland wurde wüst; die Bevölkerung nahm ab; der Boden erzeugte nicht mehr den eigenen Bedarf des Landes. Dabei ungeheurer Steuerdruck, fortwährende Erpressungen und endlicher Bankrott. Bald mußte das Ausland Arbeitskräfte, Industrieprodukte, selbst die unentbehrlichsten Waren liefern. Der spanische Handel kam in die Hände von Holländern, Engländern und Deutschen. Auch mit dem Ende der Kriege der Holländer und Engländer (1648) ward es nicht besser; die äußere politische Stellung, wie die innere Kraft des Volkes waren zu sehr geschwächt. Nur wenige Produkte noch konnten zur Ausfuhr gebracht werden, so die Wolle der zahllosen Schafe, welche die menschenleeren Landschaften durchzogen. Als seit 1713 die Bourbonen den spanischen Thron bestiegen hatten, trat ein Umschwung zum Besseren ein. Die inländische Produktion wie der Handel erhielten mehr Freiheit; lästige Hindernisse des Verkehrs wurden beseitigt, ausländische Gewerbetreibende und Kolonisten ins Land gezogen, neue Industriezweige angeregt, Kredit und Transportmittel verbessert. Die Ausfuhr spanischer Produkte stieg wieder (hauptsächlich Wein, Wolle, Eisen, Öl u. a.). Auch in den Kolonieen hob sich seit Anfang des 18. Jahrhunderts die Produktion wertvoller Waren wieder; die mexikanischen Bergwerke lieferten reichen Ertrag an Edelmetallen, das gesegnete Kuba an Zucker, und das Land stand mit letztem Dezennium des 18. Jahrhunderts am Anfange besserer Tage, welchen freilich bald ein trauriger Rückschlag folgte.

Die Niederlande waren gegen Ende des Mittelalters an Burgund und durch dieses an Habsburg gekommen. Von Österreich an Spanien übergegangen, wurden sie durch König Philipp II. in Freiheit und Glauben bedrückt, und es brach in der Folge ein Aufstand (1570) und ein langer, zerstörender Freiheitskrieg aus. Die südlichen Provinzen mußten sich endlich unterwerfen; sie wurden geplündert, verheert, und verarmten; die nördlichen Provinzen dagegen wurden ein selbständiges Staatswesen und begannen einen langandauernden, erbitterten Kampf, welcher mit dem wirtschaftlichen Untergang Spaniens endete. Bis zu jenem Kriege waren die Bewohner der südlichen Niederlande ein reiches und gewerbfleißiges Volk gewesen; in Brügge, Brüssel, Gent, Mecheln und anderwärts hatte die Industrie, in Antwerpen Handel und Bankgeschäft geblüht, und die Kunst hatte in den Palästen der reichen Städte eine Heimat gefunden. Die eiserne Faust der spanischen Herrschaft zerstörte diese schönen Blüten; die Provinzen Flandern und Brabant verödeten; aus ersterer wanderten im Jahre 1585 allein 200000 Menschen aus; die ganze Thatkraft des niederländischen Volkes zog sich nach den nördlichen, von Spanien unabhängigen Provinzen. Diese hatten vordem sich zumeist mit Fischerei, Schiffahrt und Viehzucht beschäftigt. Auf ihren Schiffswerften wurden auch für andere Seevölker große Schiffe gebaut. Die Holländer wurden Reeder in großem Maßstabe und vermittelten den Umsatz einiger der wichtigsten Waren des damaligen Weltverkehrs. Die vielen Tausende, welche vor der spanischen Zwingherrschaft aus den spanischen Niederlanden geflohen waren, brachten ihren Gewerbfleiß und ihre Kapitalien (um 1570) nach dem Norden. Der ganze Handel der geplünderten Stadt Antwerpen zog sich nach Amsterdam. Bald konnten die Niederlande an Spanien Rache nehmen, namentlich, nachdem sie in der Konkurrenz mit der Hansa siegreich gewesen. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die Holländer schon die Beherrscher des Verkehrs in den nordwestlichen Meeren Europas, und Handel und Schiffahrt machten glänzende

Fortschritte. Seit 1595 wurde auch noch direkter Verkehr mit Indien angefangen und die Portugiesen dort mehr und mehr verdrängt. Um diese Zeit begann Holland ein Kolonialstaat zu werden. Viele kleine Handelsgesellschaften wurden 1603 in eine größere, die holländisch-ostindische Kompanie, vereinigt. Sie vertrieb die Portugiesen von den Molukken und besetzte die wertvollsten Inseln des ostasiatischen Archipels. Auch Ceylon wurde den den Portugiesen genommen, das Kap der guten Hoffnung besetzt, und um 1621, als Batavia gegründet ward, war fast ganz Ostasien eine Domäne der Holländer. Die holländisch-ostindische Kompanie herrschte in Indien souverän, hatte Kriegsflotten und Festungen, führte Kriege und schloß Verträge. 1641 wurde Malakka und 1656 Ceylon erobert. Selbst in Japan konnten sich die Holländer, freilich unter den größten Demütigungen, von 1600 an in geduldeten Niederlassungen behaupten. Aber Gewinnsucht und Grausamkeit ließen auch den Niederländern Feinde erwachsen; die Gesellschaft machte von 1780 an schlechte Geschäfte, bis schließlich der Staat ihre Besitzungen übernahm. Die Hauptgegenstände, die aus den indischen Besitzungen exportiert wurden, waren Gewürze, Sago, Indigo, feine Hölzer, chinesische und japanesische Industriewaren, besonders Seide und Porzellan. 1621 wurde auch eine holländisch-westindische Kompanie gegründet, welche in Nordamerika und Westindien, in Brasilien und Westafrika Besitzungen erwarb, Sklavenhandel trieb und spanische Silberschiffe eroberte. Sie verlor aber den größten Teil ihrer Besitzungen wieder an Engländer und Portugiesen, und es blieben ihr nur Surinam, einige westindische Inseln und Besitzungen an der afrikanischen Goldküste.

Der ausgedehnte Kolonialbesitz trug mächtig zur Welthandelsgröße der Niederlande bei. Um 1650 war der Handel nach Ostasien fast ganz in ihren Händen; in Afrika erwies sich der Sklavenhandel, in Westindien der Schleichhandel nach den spanischen Kolonieen als höchst gewinnreich; im Mutterlande wurde der Getreidehandel stets wichtiger; Fischfang blieb ein ergiebiger Erwerbszweig. Der Heringsfang soll um 1620 3000, der Walfischfang 300 Schiffe beschäftigt haben. Nicht minder wichtig war das Reedereigeschäft, die Seefracht. Die Niederländer beförderten zur See am wohlfeilsten und pünktlichsten und wurden die Fuhrleute Europas in den nordischen Meeren, im Atlantischen Ozean wie im Mittelländischen Meere. Endlich waren auch die den Spaniern und Portugiesen weggekaperten Schiffe, namentlich die mit den mexikanischen und peruanischen Silberschätzen beladenen Galeonen der Spanier, ein reicher Einkommensquell. Auch die niederländische Industrie machte rühmliche Anstrengungen, um mit dem Handel gleichen Schritt zu halten; Tuch, Leinwand, Papier, Käse waren bedeutende Ausfuhrartikel.

Mittelpunkt des großartigen niederländischen Welthandels war **Amsterdam**, sowohl durch glückliche Lage, als durch Thätigkeit seiner Bürger. Warenhandel, Frachtgeschäft, Geldhandel, Wechselwesen und Effektengeschäft waren gleich ausgebildet; das ganze Amsterdamer Geschäft durch große Solidität ausgezeichnet. Die bedeutenden Kapitalien, welche das kleine Volk der Niederländer durch Sparsamkeit und Thätigkeit angesammelt hatte, machten es möglich, Darlehen an auswärtige Fürsten zu geben, — ein neuer Zuwachs zu den vielen gewinnbringenden Geschäften. Als merkwürdige Entartung erscheint in der Blütezeit des niederländischen Handels der **Tulpenschwindel**. Die leidenschaftliche Blumenliebhaberei der Holländer verwickelte 1634 die niederländischen Städte in eine unsinnige Blumenspekulation. Man machte in Tulpenzwiebeln die großartigsten Lieferungsgeschäfte; einzelne Blumen erreichten schwindelnde Preise; für manche Zwiebel wurden Tausende bezahlt. Der Schwindel währte nur wenige Jahre und endete mit einer großen Ernüchterung und großen Verlusten (1637).

Zu Ende des dreißigjährigen Krieges (1648) stand Holland auf dem Gipfel seiner Macht. Sein Handel umfaßte die Welt; seine Seemacht beherrschte die Meere; in seinen Städten blühten Kunst, Wissenschaft und Industrie. Seitdem zeigt sich Stillstand und später allmählicher Verfall. Die Größe der Holländer hatte teilweise ihren Grund in der Schwäche und Zerrüttung der Nachbarländer. Mit der Kräftigung derselben mußte die Macht der Holländer notwendig geringer werden. Zuerst wurde die holländische Frachtschiffahrt durch die Navigationsakte Cromwells (1651), welche den Handel der Niederländer in England und dessen Kolonieen ungemein beschränkte, hart getroffen. Feindseligkeiten der Holländer folgten; kriegerische Zusammenstöße zur See ließen allmählich die Macht der Engländer fühlen. In blutigen Schlachten unterlagen mehrmals die Holländer und verloren dabei eine große Anzahl von Schiffen. In dem 1654 geschlossenen Frieden erlitten die Holländer zwar keine größeren Verluste, mußten aber die Navigationsakte anerkennen. So verloren sie den Handel nach britischen Ländern und fühlten bald die Konkurrenz der Engländer in den nordischen Meeren, der Norweger in der Fischerei, der deutschen Handelsstädte im Zwischenhandel mit Südeuropa. Im Jahre 1654 mußten die Niederländer auch ihre Kolonisierungsversuche in Brasilien aufgeben; 1667 ihre nordamerikanischen Besitzungen an England abtreten. In Frankreich versuchte man ebenfalls die inländische Industrie zu heben, und obgleich dadurch die industrielle Überlegenheit der Holländer noch nicht geschädigt, sondern durch die Einwanderung französischer Emigranten sogar teilweise gesteigert wurde, ging doch die Herrschaft der Niederländer über die europäischen Märkte mehr und mehr verloren. Trotzdem behaupteten sie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts unter ihren großen Seehelden Ruyter und Tromp die Seeherrschaft in den nordischen Meeren und auch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch eine ganz hervorragende Welthandelsstellung. Aber im

18. Jahrhundert zeigt sich bei zwar fortdauerndem regsamen Handelsleben schon ein merklicher Verfall der politischen Bedeutung, eine ängstliche Friedenspolitik. Die holländisch-ostindische Gesellschaft machte teils wegen äußerer Unglücksfälle, teils wegen innerer Schäden immer schlechtere Geschäfte, führte 1783 einen unglücklichen Krieg mit England und ging endlich zu Grunde.

Die sogenannten spanischen Niederlande, d. h. jener Teil der Niederlande, welcher nach der Trennung der nördlichen Provinzen bei Spanien geblieben war, konnten sich lange nicht von den Verheerungen erholen, welche sie durch die spanische Herrschaft und durch spätere Kriege erlitten hatten. Zuerst erhob sich der Ackerbau; Flachskultur, Leinen- und Spitzenfabrikation blühten auf. Als die spanischen Niederlande 1713 wieder an Österreich kamen, nahm ihre Produktion noch rascheren Aufschwung. Der Landbau fing an zu exportieren, die Industrie fand in dem Reichtum an Steinkohlen und Metallen die Grundlage zu kräftiger Entfaltung und versandte bald eine Reihe von Erzeugnissen nach Frankreich und Deutschland; Ostende und Brüssel wurden lebhafte Handelsplätze.

Frankreich. Während der Periode der Entdeckungen war Frankreich mit seinen inneren Interessen beschäftigt und in wirtschaftlicher Beziehung zurückgeblieben. Einige Produkte gingen allerdings ins Ausland, namentlich Wein, Früchte, Waid, Salz; aus dem Auslande bezog Frankreich wenig, hauptsächlich über Antwerpen. Einige Könige unterstützten den industriellen Fortschritt; die Berührung mit den Italienern ließ den Sinn für Kunst und Kunstgewerbe entstehen. Franz I. förderte die Einbürgerung der Seidenindustrie (1521). Zum Seehandel und zur Kolonisierung zeigten die Franzosen kein Talent. Der wichtigste Teil ihres auswärtigen Handels ging über Marseille nach der Levante. Im inneren Handel waren die Märkte von Lyon wichtig. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde Frankreich durch Religionskriege und Bürgerkriege in seinem Wohlstand zurückgebracht, namentlich der Kaufmannsstand, welcher viele Anhänger des Protestantismus zählte, litt durch die Verfolgung des letzteren; zahllose fleißige Arbeiter, welche man aus dem Lande vertrieben hatte, fanden in England und in den Niederlanden bereitwillige Aufnahme. Unverständige politische Einrichtungen, namentlich Staatsmonopole, schädigten die Volkswirtschaft aufs schwerste; die landwirtschaftliche und industrielle Produktion ging zurück; der Verkehr ward unsicher; der Seehandel hörte ganz auf. Erst unter Heinrich IV. (1589—1610) und dessen großem Minister Sully trat einige Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse ein. Jetzt wurden Bürger und Bauer unterstützt; die Besteuerung wurde geregelt, die Finanzen geordnet, die Verwaltung der Staatsforsten und der Bergwerke verbessert, die Seidenkultur, freilich im Widerspruch mit Sully, vom König unterstützt; Landstraßen, Brücken und Kanäle wurden gebaut und verbessert, das Münzwesen reformiert. Eine der wichtigsten Handlungen Heinrichs war das berühmte Edikt von Nantes (1598), durch welches den Reformierten volle Religionsfreiheit gewährt wurde. Mit der Ermordung Heinrichs (1610) nahm diese kurze Blüte ein Ende. Die folgenden Regierungen hatten andere Interessen und vernachlässigten die Volkswirtschaft. Richelieu und Mazarin arbeiteten im Interesse des königlichen Absolutismus. Der Verkehr wurde durch lästige Zölle gehindert, das Volk durch willkürliche Steuern und durch das System der Generalpächter bedrückt. Versuche zur Gründung von großen Handelskompanieen waren nicht besonders glücklich; doch faßten die Franzosen unter Richelieu an manchen Punkten jenseits des Ozeans festen Fuß.

Eine entschiedene Besserung trat nach dem Tode Mazarins mit Colbert ein, seit 1661. In ihm fand Frankreich einen Mann von Scharfblick und Redlichkeit, welcher 22 Jahre lang die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes verbesserte. Er regulierte die Steuern, ermäßigte dieselben teilweise, beendete die Mißbräuche der Generalpachtung, unterstützte und beförderte die Zweige der wirtschaftlichen Thätigkeit nach den Grundsätzen des Merkantilsystems. Um die einheimische Industrie zu schützen, belastete er die holländischen und britischen Waren mit hohen Zöllen, zog fremde Arbeiter ins Land, erteilte an Industrielle Prämien und Vorschüsse, sowie Privilegien, gründete auch selbst Staatsunternehmungen. Manche Industriezweige: Glasfabrikation, Teppichfabrikation, Porzellan- und Seidenfabrikation u. a. nahmen glänzenden Aufschwung. Die Privatindustrie wurde in lästiger Weise durch zahllose Vorschriften bevormundet. Der Landbau wurde zwar durch Regulierung der Steuern einerseits gefördert, andererseits durch eine verfehlte Gesetzgebung über Getreideausfuhr sehr geschädigt. Die Kriegsmarine wurde vermehrt, der inländische Schiffbau angeregt, die Seehäfen und Seegesetzgebung verbessert. Um für die französische Industrie neue Märkte zu gewinnen, wurden Handelsverträge geschlossen und Handelsgesellschaften gegründet.

Bis zum Tode Colberts (1683) bewirkten seine Bestrebungen einen entschiedenen Fortgang der französischen Volkswirtschaft. Dann aber trat eine nachteilige Änderung ein. Ludwig XIV. strebte nicht nach Kräftigung und Besserung der inneren Zustände, sondern nach Länderraub und äußerer Machtstellung. Durch die Wiederaufhebung des Edikts von Nantes im Jahre 1685 trieb er viele Tausende von gewerbfleißigen Franzosen aus dem Lande und nötigte sie, in England und Deutschland sich niederzulassen. Die fortwährenden Kriege raubten dem Lande seine Arbeitskraft und bürdeten ihm immer größere Lasten auf; der spanische Erbfolgekrieg von 1701—1713 erschöpfte es vollständig; die Felder blieben unbebaut und die Industrie weit hinter der britischen zurück. So hatte man auf die Arbeiten des Friedens verzichtet und auch durch den Krieg nichts gewonnen. Unter den folgenden Regierungen dauerte die finanzielle Zerrüttung, die beständige Vermehrung der Staats-

schuld fort. Als alle finanziellen Künste nichts halfen, legte die Regierung das Finanzwesen in die Hände des Schotten John Law, eines der merkwürdigsten Männer, welche die Handelsgeschichte kennt. Er hatte schon Ludwig XIV. Finanzpläne vorgelegt, fand aber erst bei der nachfolgenden Regentschaft des Herzogs von Orleans Neigung für dieselben. Law gründete 1716 eine Zettelbank, deren Noten bald beliebt wurden. Gleichzeitig beschäftigte er sich, nachdem schon länger Kolonisierungsversuche in Louisiana durch Franzosen gemacht worden waren, mit dem Gedanken an eine Nutzbarmachung der Mississippigebiete und gründete 1718 eine „Mississippi-Kompanie" (auch West-Gesellschaft). Sie erwarb auch die Privilegien der Senegal-Gesellschaft, sowie einer ostindischen und chinesischen Gesellschaft und führte seither den Namen „Kompanie beider Indien". Diese Kompanie hatte den auswärtigen Handel, die Lawsche Bank, den Geld- und Kreditverkehr nach dem Ausland ganz in Händen. Auch das Münzregal pachtete Law und machte dem König ein Darlehen von 1200 Mill. Franken. Zu solch großen Geschäften mußten neue Aktien emittiert werden, welche, vom Publikum mit unsinniger Gier aufgekauft, ein Gegenstand heilloser Spielwut wurden. Mit der Aktienausgabe hielt die Thätigkeit der Banknotenpresse gleichen Schritt. Bald trat eine grausame Katastrophe ein. Die in ungeheurer Menge emittierten Noten ließen eine allgemeine Teuerung entstehen; die Vorsichtigeren suchten ihre Papiervorräte in Grund- und Häuserbesitz anzulegen; die Mississippiaktien verloren das Vertrauen. Vergeblich suchten die Regierung und Law, selbst durch Gewaltmaßregeln den sinkenden Kredit ihrer Schöpfungen zu erhalten. Auch Einlösungsversuche, Schaffung neuer Titel ꝛc. fruchteten nichts. Noch im Jahre 1720 kam es zum Zusammenbruch des Lawschen Werks, unter dessen Trümmern der Wohlstand unzähliger Familien begraben ward. Die überseeische Handelsgesellschaft ging zu Grunde, nachdem sie 2000 Millionen verschlungen hatte.

Im Kolonialwesen hatte Frankreich geringen Erfolg. 1608 wurden Kolonieen in Kanada gegründet und Pelzhandel angefangen, aber unter fortwährenden Streitigkeiten mit den Engländern. Die Franzosen waren abenteuerlustige Jäger, aber keine Kolonisten. Als später deportierte Sträflinge und Auswanderer die Volkszahl der Kolonie vermehrten, schien es eine Zeit lang, als wolle dieselbe prosperieren; aber die Eifersucht der Engländer ließ dies nicht zu; es entspann sich ein englisch-französischer Krieg in Nordamerika, in welchem 1759 den Franzosen die wertvollsten Stellungen genommen wurden. 1763 mußte Kanada an England abgetreten werden. In Louisiana ging es nicht besser. Hier hatte schon Coligny eine Kolonie gegründet, und nach bösen Reibungen mit Spaniern war durch französische, deutsche und schweizerische Kolonisten später (1722) New-Orleans entstanden; die Kolonie hatte jedoch mit kriegerischen Indianerstämmen zu kämpfen und konnte nach dem Sturze der Lawschen Schöpfungen aus Frankreich nicht mehr die nötige Unterstützung finden. Die Ansiedler selbst waren nicht imstande, das reiche Land auszubeuten. Nach dem englisch-französischen Krieg um Kanada ging die Hälfte von Louisiana an England (1763), die westliche Hälfte an Spanien über (1764). Damit endete der Besitzstand Frankreichs auf dem nordamerikanischen Kontinent. Besser gings in Westindien, wo sich die Franzosen zuerst mit den Engländern in St. Christoph (1625) niederließen und dann Guadeloupe und Martinique besetzten (1635). Französische Abenteurer, die Bukkaniere und Flibustier, faßten Fuß auf Hayti; sie wurden verstärkt durch die von den Spaniern aus St. Christoph vertriebenen Kolonisten, und hielten sich auf Tortuga und St. Domingo gegen die Spanier. Handelsprivilegien, namentlich das Tabaksmonopol der Staatsregierung, schadeten dem wirtschaftlichen Aufschwung der westindischen Kolonieen. Trotzdem hob sich in St. Domingo die Zuckerproduktion (seit 1717) und die Kaffeekultur (seit 1736); Martinique ward zeitweise Handelszentrum für Westindien. In Südamerika hatten die Franzosen 1604 Cayenne zu kolonisieren begonnen; die Versuche kosteten zwar viel Geld und Menschen und hatten wenig Erfolg, doch behielt Frankreich die Kolonie. An der afrikanischen Westküste, wo schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts nordfranzösische Schiffe Handelsverbindungen angeknüpft haben sollen, wurde, nachdem 1621 eine afrikanische Handelsgesellschaft gegründet worden, Handel mit Sklaven, Gummi und Gold getrieben (1679). In Kriegen mit Holländern und Engländern konnten sich die Franzosen am Senegal behaupten, am Gambia aber nicht. Kolonisierungsversuche auf Madagaskar wurden von den kriegerischen Eingeborenen gehindert; die Kolonisten retteten sich nach der Insel Bourbon, welche nebst Isle de France (Mauritius) zur blühendsten Kolonie Frankreichs ward. Minder glücklich war man in Siam und auf Ceylon; dagegen hätte Frankreich um die Mitte des 18. Jahrhunderts mit Hilfe genialer und thatkräftiger Männer wie Bourdonnais und Dupleix nahezu Indien gewonnen, wurde jedoch von den Engländern verdrängt und konnte nur Pondichery und Tschandernagor sich retten.

Während so Frankreich in den anderen Weltteilen gegenüber der britischen Macht den Boden verlor, litt der auswärtige Handel, welcher unter Ludwig XIV. ein sehr bedeutender gewesen war, gegen Ende des 18. Jahrhunderts unter den Kriegen. Die Staatsschuld vermehrte sich zur drückenden Last, während die innere Betriebsamkeit wenig Fortschritte machte und der Zunftgeist engherziger schaltete als je zuvor. Nur einzelne Industriezweige rangen sich trotz aller Schwierigkeiten zu immer größerer Vervollkommnung durch: Seiden-, Tuch- und Leinwandfabrikation, Glasindustrie ꝛc. Vorteilhaft war noch der Handel mit Spanien, der Schweiz, Italien und der Levante. Nach dem Nordosten Europas, namentlich nach Schweden,

gingen Kolonialwaren, Wein ꝛc., nach Deutschland Luxusartikel. Ackerbau und Viehzucht machten keine wesentlichen Fortschritte; die Steuerlast drückte den Bauer, der Absolutismus den Städtebürger, während Hof und Adel schwelgten. Vergeblich suchte der geistvolle Turgot durch wirtschaftliche Reformen die Zustände zu verbessern. Was ihm nicht gelang, bewirkte viel gewaltiger der Sturm der Revolution.

England hatte im Mittelalter fast nur Wolle ausgeführt; die englische Industrie hatte Woll- und Leinenwaren und Metallwaren erzeugt, sowie Steinkohlen zu Newcastle (Mitte des 14. Jahrhunderts) ausgebeutet. Die Engländer waren im Handel des Mittelalters passiv; sie überließen denselben den Hanseaten, Niederländern u. a. Erst um die Mitte des 15. Jahrhunderts fingen englische Kaufleute (Adventurers) an, mit den Hanseaten zu rivalisieren. Erleichterung des Grunderwerbs und Beschränkung der Frondienste ließen seit jener Zeit die Landwirtschaft, ein Prohibitivsystem die Industrie Englands aufblühen. Die Schiffahrt blieb noch unbedeutend bis zur Regierung der Königin Elisabeth (1558—1603). Unter Elisabeth kräftigten sich alle Zweige der britischen Thätigkeit: Industrie, Handel, Schiffahrt, Finanzen. Den Hanseaten wurden Privilegien entzogen und Getreideschiffe weggenommen, und als sie die Ausweisung englischer Kaufleute aus deutschen Häfen veranlaßten, wurde ihnen der Stahlhof zu London geschlossen (1598).

Durch die kluge Politik der Königin wurde der britische Handel ungemein gefördert; er spann seine Fäden über Rußland nach Persien, in das Mittelmeer und nach Kleinasien, nach der Guineaküste. Bei den Bänken von Neufundland konkurrierten die englischen Fischer erfolgreich mit den französischen und spanischen. Am lebhaftesten war der Verkehr mit Antwerpen, wohin englische Tücher und Wolle gebracht wurden, nachmals mit Middelburg und Amsterdam. Wie in andern Ländern wurden auch in England große Handelsgesellschaften gebildet: eine russische, eine ostländische, eine türkisch-levantische; auch die Anfänge der britisch-ostindischen Kompagnie sind in der Zeit Elisabeths zu suchen.

Nach dem Tode derselben ging die materielle und politische Entwickelung Englands wieder in langsamerem Tempo. Von der Zeit Karls I. bis zur Erhebung Wilhelms von Oranien auf den britischen Thron (1688) wurde England von Bürgerkriegen und inneren Unruhen heimgesucht, und mußte in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts sehen, wie die junge niederländische Republik sich zur Welthandelsmacht emporarbeitete, während in der zweiten Hälfte jenes Jahrhunderts die französische Industrie allenthalben siegte und die englischen Produzenten sogar auf ihren heimischen Märkten überflügelte. Unter Karl II. brachte Frankreich eine Reihe von Waren mit Vorteil nach England.

Eine kurze, glänzende Epoche, die zwar scheinbar vorüberging, aber doch den Grund zu künftiger Größe legte, bildete das Regiment des „Protektors“ Oliver Cromwell (1653—1658). Fanatisch als Patriot und religiöser Schwärmer, kalt und klug als Krieger und Staatsmann, suchte er überall Englands Würde und Macht zu wahren. Ihm gelang es, den nach der Seeherrschaft der Welt ringenden Niederländern Halt zu gebieten, indem er die berühmte Navigationsakte erließ (1651). Diese, zunächst gegen Holland gekehrt, bestimmte, daß Wareneinfuhr in die britischen Kolonieen nur britischen Schiffen mit britischer Mannschaft erlaubt sein solle; daß außereuropäische Waren nur in englischen Schiffen nach England gebracht werden dürften, und europäische Waren ebenfalls nur in englischen oder in Schiffen, welche der produzierenden Nation angehören; daß selbst englische Schiffe gewisse (nordische) Waren nur aus dem Produktionslande selbst holen dürften; daß Fische, die nicht von Engländern gefangen und von englischen Schiffen gebracht würden, doppelten Zoll bezahlen müßten; daß die Produkte englischer Kolonieen nur nach England ausgeführt werden dürften u. s. f.

Nach Cromwell wurden, wie oben erwähnt, die materiellen Interessen wieder mit geringerer Aufmerksamkeit verfolgt, bis die Klagen der britischen Fabrikanten den König zu einem Verbot der Einfuhr französischer Waaren brachten (1678). Die wirtschaftliche Kraft des britischen Volkes war indessen zu mächtig geworden, um nicht trotz manchmal schwankender Wirtschaftspolitik unbeirrt fortzuarbeiten. Im Laufe des Jahrhunderts hatte sich der schon 1585 von Walter Raleigh im Auftrage der Königin Elisabeth gegründete Kolonialbesitz in Nordamerika rasch und sicher vermehrt. 1606 wurde Jamestown gegründet, 1619 Virginien besiedelt, 1626 Boston erbaut. In rascher Folge bevölkerten sich die vier Neuengland-Kolonieen, dann Maryland (1632), New-York und New-Jersey (1660), Karolina, Connecticut, Pennsylvanien (1682) und Georgien. In Westindien wurde das wertvolle Jamaika okkupiert. Schon unter Karl II. war die ganze Ostküste von Nordamerika britisch und lieferte Pelzwerk und Tabak nach England. Karl II. legte aber auch den Keim der Unzufriedenheit und des späteren Abfalls dieser Kolonieen durch das Kolonialsystem, welches den Kolonisten nur England als Handelsgebiet offen ließ.

Wertvoller wurden die ostindischen Besitzungen. Eine 1600 privilegierte Handelsgesellschaft gründete Niederlassungen an den indischen Küsten, unterstützte die einheimischen Fürsten und die Perser gegen die Portugiesen und erwarb sich dadurch Sympathieen. Gewinnsucht und Erpressung schadeten ihr aber; ein Streit mit dem Großmogul Aurengzeb führte zur Demütigung der Kompanie, welche indessen doch 1669 Kalkutta bauen konnte. Auch an der Guineaküste wurde eine Niederlassung gegründet.

Die Blütezeit des britischen Handels beginnt mit Wilhelm III. (1688) und der neuen Verfassung, welche die inneren Wirren beendete und Parlament und Regierung in stand setzte, sich unbeirrt der materiellen Wohlfahrt des Landes zu widmen. Im Interesse der britischen Industrie wurde zunächst

die Einfuhr französischer Fabrikate verboten, und die Einfuhr aller jener Waren, die in England auch erzeugt wurden, entweder ebenfalls verboten oder durch hohe Zölle verhindert. Selbst indische Seiden- und Baumwollenwaren traf das Verbot. Untersagt wurde ferner die Ausfuhr von solchen Rohstoffen, welche die englische Industrie verarbeitete, während die Einfuhr von Rohstoffen gestattet wurde. Die Ausfuhr von Industriewaren wurde durch Zollrückvergütungen unterstützt. Die Kolonieen wurden ganz im Sinne des Protektionssystems behandelt; man verhinderte ihr industrielles Emporblühen, um sie zu nötigen, ihre Rohprodukte an England abzugeben und ihren Bedarf an Fabrikaten nur von England zu beziehen. Für die Einfuhr einzelner Rohprodukte aus den amerikanischen Kolonieen nach England (Schiffbaumaterial) wurden Prämien bewilligt, um die russische Einfuhr zu verdrängen. Mit Portugal ward ein vorteilhafter Vertrag, der sogenannte Methuen-Vertrag geschlossen (1703), welcher den portugiesischen Weinen Zollermäßigung gewährte und dafür den britischen Produkten den Eingang nach Portugal erleichterte.

Nicht allein diese Schutzmaßregeln wirkten ungemein günstig auf die englische Industrie; auch der Fleiß vertriebener französischer Protestanten (1685 infolge der Aufhebung des Edikts von Nantes) brachte wertvollen Zuwachs an technischen Kräften und Methoden. Birmingham und Sheffield wurden durch ihre Metallwaren berühmt; Stahl, Salz, Blei, Zinn, Zucker, Papier wurden gesuchte Ausfuhrartikel. Am folgenreichsten wurden in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Erfindungen von Hargrave (Spinning Jenny 1767) und Arkwright (1769) im Gebiete der Baumwollindustrie.

Bald beschäftigte die Zufuhr von Rohstoffen für die englische Industrie eine stets wachsende Handelsflotte. Hierzu kam die steigende Einfuhr an Kolonialwaaren (Zucker, Tabak, Reis) zum Zweck der eigenen Konsumtion und der Wiederausfuhr. Englische Schiffe besorgten auch den Verkehr zwischen Nordamerika und Westindien. Nach letzterem, wie nach Spanien und Portugal sandten die amerikanischen Kolonieen Nahrungsmittel. Der englische Kolonialbesitz wuchs fortwährend, zumeist infolge glücklicher Kriege mit Spanien und Frankreich. England gewann Kanada 1763, Neufundland, westindische und westafrikanische Besitzungen von Frankreich, Gibraltar von den Spaniern. In Ostindien erstarkte die Ostindische Kompanie, welche in den indischen Häfen mit Glück gegen die Portugiesen und Holländer operierte, ihre Privilegien ausdehnen ließ und nach und nach zum fast souveränen Herrscher Indiens ward. Hierzu war es freilich nötig, daß die Gesellschaft sich britischer Konkurrenz erwehrte, was ihr auch insofern gelang, als eine neue Gesellschaft, welche mit ihr zu rivalisieren begonnen hatte, mit ihr vereinigt wurde (1702). In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts konkurrierten noch ausländische Gesellschaften; um die Mitte desselben aber wurde die britische Gesellschaft zur politischen Macht in Indien, dank der Schwäche und Uneinigkeit der einheimischen indischen Fürsten. Nur kurze Zeit noch rivalisierten die Franzosen mit der Kompanie um die indische Herrschaft (s. o.). 1765 wurde das wertvolle Bengalen unterworfen und in den folgenden Jahren unter Gouverneur Hastings der gefährliche Sultan von Mysore, Hyder Ali, sowie später dessen Sohn Tippo Sahib bekämpft. Während die Kompanie immer Boden gewann, verfiel die Verwaltung ihrer Länder in Mißbräuche; Bestechung und Erpressung nahmen überhand, das Land verarmte und die Gesellschaft mußte sich um Hilfe und Nachsicht wegen unterbliebener Zahlungen an das Parlament wenden (1773). Dieses benützte die Gelegenheit, um der Regierung einen dauernden Einfluß auf die indischen Angelegenheiten zu verschaffen. Die Regierung wahrte sich das Recht der Aufsicht und der Ernennung der obersten Beamten. Unter dem Ministerium Pitt wurde (1784) eine eigene Oberaufsichtsbehörde für Indien geschaffen und wichtige Änderungen in der Verfassung der Kompanie und in der Verwaltung der indischen Länder vorgenommen. Die finanzielle Lage der Gesellschaft, welcher die Kriege viel gekostet hatten, war aber seither keine glänzende, so sehr auch die Gesellschaft sich bemühte, das Land auszubeuten, welches mehr und mehr verarmte.

Die äußere Machtstellung Englands nahm fortwährend zu. Um 1750 beherrschte es mit seinen Flotten die Meere der Welt, nahm an den Kriegen, welche dem Wohlstand anderer Länder tiefe Wunden schlugen, fast nur mit seinen Schiffen und seinem Gelde Teil und strebte bei jedem Kriege und jedem Friedensschlusse, sein Handelsinteresse zu fördern. Von 1750—1800 gelang es auch, wertvolle Handelsverbindungen mit dem spanischen Amerika zu gewinnen und einen blühenden westindischen Handel zu begründen.

Im Innern mehrten sich Wohlstand und Betriebsamkeit, durch keine Kriege und Umwälzungen mehr beirrt. London war und blieb Hauptsitz des Handels, namentlich der Handelsbeziehungen nach Europa und Ostindien; im Verkehr mit Amerika wurde das früher hervorragende Bristol durch Liverpool überflügelt. Industriestädte wie Manchester, Leeds, Birmingham, Sheffield erblühten im Binnenlande; in Schottland schwang sich Glasgow zum lebhaften Handels- und Industrieplatze auf. Die Lebensart der ganzen britischen Bevölkerung hob sich; die Konsumtion gewöhnte sich allgemein an bessere Waren und erhöhten Komfort. Irland blieb hinter diesem Aufschwung zurück.

Wie sehr sich das britische Kapital im 18. Jahrhundert vermehrte, wird zumeist aus dem stetigen Sinken des Zinsfußes ersichtlich. Derselbe hatte zur Zeit Karls II. 6—8% betragen und fiel gegen Ende des 18. Jahrhunderts auf 4%, trotzdem so viele Kapitalien in auswärtige Unternehmungen geworfen wurden. Die britische Staatsschuld wuchs allerdings in dieser Periode enorm: von 21 Mill. Pfd. St. im Jahre 1697 stieg sie auf

122 im Jahre 1763, meist infolge der geführten Kriege und der gezahlten Subventionen; die Abgaben verdoppelten sich im Zeitraume von 70 Jahren; aber in einem wohl viel höheren Grade waren Ersparnis, Volkseinkommen und Steuerfähigkeit gewachsen. Eine merkwürdige Geldklemme, als Folge einer nicht vorsichtig genug eingeleiteten Münzreform, erlebte England 1696. Mit dem zunehmenden Reichtum Englands wurde London mehr und mehr zum Geldmarkt; der Handel mit Staatspapieren ward ein neuer Geschäftszweig.

Wie in Frankreich, so führte auch in England die Erwerbslust zu schwindelhaften Unternehmungen. Eine solche war die Südseekompanie, für den südamerikanischen Handel gegründet (1711). Sie übernahm von der Regierung einen Teil der Staatsschuld, worauf ihre Aktien in märchenhafter Weise stiegen und zu den tollsten Spekulationen veranlaßten. Andere ganz bodenlose Unternehmungen schossen wie Pilze empor (um 1720). Nachdem die meisten derselben nach kurzer Zeit wie Seifenblasen geplatzt waren, fingen auch die Südseeaktien zu fallen an; das ganze schwindelhafte Projekt stürzte zusammen und machte mit 40 Mill. Pfd. St. Bankrott, wobei zahllose Familien ruiniert wurden. Die Südseekompanie rettete eine kümmerliche Existenz und machte später noch schlechte Geschäfte im Walfang; 1748 beschloß sie ihre Handelsthätigkeit.

Ein solides Geschäft dieser Periode war dagegen die Gründung der Bank von England (1694), des großartigsten Geldinstituts der Welt. Aus manchen Krisen (1696, 1745, 1780) ging sie siegreich hervor. Eine schwerere Krise gehört dem nächsten Zeitraum an.

Die glänzende Stellung der britischen Welthandelsmacht im 18. Jahrhundert konnte selbst den schweren Stoß überdauern, der ihr durch den Abfall der nordamerikanischen Kolonieen zugefügt wurde. Diese Kolonieen waren, wie oben erwähnt, in wirtschaftlicher Abhängigkeit vom Mutterlande künstlich erhalten. Sie mußten nicht allein ihren Bedarf an Industrieprodukten aus England beziehen, ja sogar die Keime ihrer eigenen Industrie wurden unterdrückt. So wurde den Kolonien sogar 1719 die Eisenindustrie verboten. Die Kolonisten bedienten sich, um die engen Schranken dieser Handelspolitik zu umgehen, lange eines blühenden Schleichhandels, während zugleich die Stimmung gegen England immer feindseliger wurde, je mehr die Kolonieen die Kraft zu selbständigem Wirtschaftsleben in sich fühlten. Versuche Englands, den Kolonieen neue Steuern aufzubürden (1765 u. f.), reizten den Zorn noch mehr. Es empörte die Kolonisten, sich von einem fremden Parlamente Steuern auflegen zu lassen. Das Abgeordnetenhaus von Massachusetts forderte die übrigen Staaten zu gemeinsamer Opposition auf. Hierauf nahm man von Seite Englands das den Amerikanern aufgedrungene Stempelgesetz zurück; doch wahrte sich die britische Regierung das Recht der Besteuerung. Als die britische Regierung den Thee mit einem bei der Landung in Amerika zu erlegenden Zoll belastete, brach der Unmut in hellen Flammen los. Die Amerikaner erklärten, keinen Thee landen zu lassen, und die Bostoner warfen 1773 eine englische Theeladung ins Meer. Die englische Regierung ergriff hierauf strenge Maßregeln gegen die Kolonie Massachusetts, Sperrung des Bostoner Hafens, Aufhebung der Verfassung von Massachusetts; wogegen sich alle Kolonieen entschlossen, den Handel mit England abzubrechen. Die Kolonieen einigten sich auf einem Kongreß zu Philadelphia (1774). Ein friedlicher Ausgleich kam nicht mehr zu stande, sondern 1775 wurde Massachusetts als in Aufruhr befindlich erklärt; der britische Befehlshaber zerstörte die Munitionsvorräte der Amerikaner, und hierbei begann mit einem Gefecht bei Lexington der Freiheitskrieg der Nordamerikaner. Nicht allein die Kolonieen und England, auch Frankreich, Spanien und die Niederlande wurden in diesen Krieg gezogen. Sieben Jahre währte der Kampf, der nicht bloß zu Lande, sondern auch zur See gekämpft wurde, und während dessen die neutralen Völker, Deutsche, Russen, Dänen und Schweden beträchtlichen Zuwachs zu ihrem Seehandel erlebten. 1783 mußte England nach ungeheueren Anstrengungen die Unabhängigkeit der nordamerikanischen Freistaaten anerkennen.

Deutschland. Reich und blühend standen die deutschen Lande am Ausgange des Mittelalters. Während die Hansa in den nordischen Meeren herrschte, waren im Binnenlande volkreiche Städte mit strebsamem Bürgertum erwachsen, und lebhaft tummelte sich der Verkehr auf den großen Welthandelsstraßen vom Rhein und von der Donau nach Italien. Das alles nahm in den drei folgenden Jahrhunderten ein trauriges Ende. Langsam kündet sich der Verfall des deutschen Wirtschaftslebens im 16. Jahrhundert an, vollendet sich in verheerenden Stürmen während des 17. Jahrhunderts, und geht dann in ein schleichendes Siechtum über, das nur zeit- und stellenweise neues Leben mühsam keimen läßt.

Zuerst ward im Norden der Hansabund immer mehr von den aufstrebenden Seevölkern aus seiner Machtstellung gedrängt. Holland, England, Rußland und Skandinavien fanden die Hanseaten überflüssig. Diese suchten ihre früher mit Gewalt errungenen Stellungen in jenen Ländern vergeblich festzuhalten; sie mußten weichen und fanden keinen Ersatz für die verlorenen Handelsgebiete, während die westeuropäischen Völker neue Welten eroberten, neue Meere befuhren. Während so der nordische Handel Deutschlands verfiel, büßten die süddeutschen Städte, Augsburg, Ulm, Straßburg rc., ihre kommerzielle Stellung ebenfalls ein, indem seit Entdeckung des Seeweges nach Ostindien der deutsch-italienische Handelszug seine Bedeutung fast völlig verlor. Dazu begannen schon während des 16. Jahrhunderts die schlimmen Vorläufer des dreißigjährigen Krieges den Frieden zu stören. Noch blühten zwar die Rheinstädte, voran Straßburg, trotz der lästigen Rheinzölle; die Messen zu Frankfurt a. M. und Leipzig; Elbeschiffahrt und Oderhandel; und süddeutsche Kaufherren konnten sogar

den Versuch machen, das Haus Welser an der Spitze, Venezuela, das ihnen von Karl V. überlassen war, zu kolonisieren. Aber die politische Zerrissenheit und beständige Streitigkeiten, welche die Kaiser, die Reichsfürsten und die Städte im Interesse ihrer Machtstellung hatten, verhinderten den wirtschaftlichen Aufschwung, welcher gerade in jener Zeit durch eine starke und einheitliche Politik bedingt war. Im allgemeinen scheint in ganz Deutschland Handel und Industrie schon im 16. Jahrhundert einen starken Rückgang erlitten zu haben.

Im 17. Jahrhundert verwüstete der dreißigjährige Krieg, was der Fleiß vieler Generationen geschaffen. Unberechenbar ist der Verlust, den er den deutschen Völkern, unbeschreiblich das Elend, das er ihnen gebracht. Als der westfälische Friede 1648 diesem trostlosen Kriege ein Ende machte, waren auf dem Lande die Dörfer verödet, die Äcker wüst und unbebaut; in den leeren und verbrannten Heimstätten suchten Wölfe ihre Nahrung. Und in den Städten war das Bürgertum ruiniert, Gewerbe und Handel zerstört, die Bevölkerung durch Krieg, Hunger und Pest auf ein Dritteil herabgeschmolzen. Manche ehemals blühende Stadt war zum verarmten Dorfe geworden. Nur Hamburg, Bremen und Lübeck bewahrten sich einen Rest einstiger Größe. Diese Städten litten weniger unter dem Kriege, behielten ihre Handelsverbindungen mit dem Auslande größtenteils bei und traten an die Stelle der herabgekommenen Hansa. Sie waren es hauptsächlich, welche die Einfuhr für ganz Norddeutschland besorgten. Wichtig für den hamburgischen Handel war die Niederlassung einer englischen Gesellschaft, der „Adventurers“ (1611), sowie niederländischer Flüchtlinge.

Die deutschen Binnenstädte, welche vordem in gewerblicher und kaufmännischer Hinsicht an der Spitze gestanden hatten, wie Köln, Augsburg, Nürnberg, Braunschweig u. a., litten auch nach dem dreißigjährigen Kriege daran, daß ihre Wollindustrie und Bierbrauerei, die Haupterwerbszweige, keinen Absatz mehr nach dem Auslande fanden. Die deutsche Leinenweberei war eigentlich das einzige Gewerbe, das während langer Jahrzehnte emporkam.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde durch die Kämpfe mit Frankreich neues Elend auf deutschen Boden getragen. Und selbst in den wenigen Jahren des Friedens war keine Möglichkeit zur Erholung. An den Höfen der Fürsten und in den Schlössern des Adels riß ein verderblicher Luxus und Vorliebe für fremdländische Produkte ein, den heimischen Gewerben keineswegs förderlich. Wie im Bereich der Politik, so ward auch auf volkswirtschaftlichem Gebiete Deutschland ein Gegenstand der Ausbeutung für andere Völker; es war ein armes Land geworden, das Ackerbau und Viehzucht und kümmerliche Reste einst blühender Gewerbe trieb. Und das zu einer Zeit, wo die andern europäischen Kulturvölker zu Wasser und zu Lande stets neue Reichtümer erbeuteten, immer neue Märkte und Bezugsquellen sich erschlossen, ihre Seemacht, ihre Barvorräte, ihren kaufmännischen Weltblick erweiterten, unaufhörliche technische Fortschritte machten. Heute noch ist es fühlbar, daß die Kapitalbildung in Deutschland um ein volles Jahrhundert hinter jener der Nachbarstaaten zurückgeblieben ist.

Langsam nur hob sich die deutsche Volkswirtschaft, und auch nicht überall im folgenden Jahrhundert. Um die herabgeminderte Bevölkerung wieder zu vermehren, wurde die Einwanderung begünstigt; dies brachte viele gewerbfleißige französische Refugiés nach Deutschland. Der Landbau erholte sich namentlich nach Milderung und Aufhebung der Leibeigenschaft; die Schätze der Wälder und der Berge waren durch die Kriege nicht zerstört und konnten der wiederauflebenden Industrie Rohstoffe bieten. Metallindustrie, Tuchweberei und Leinwandfabrikation waren in den Städten jene Gewerbe, die sich zuerst wieder kräftigten und Absatz nach außen fanden. Einzelne Regenten, in Österreich Maria Theresia und Joseph II., in Preußen die Kurfürsten von Brandenburg und später die Könige, pflegten materielle Interessen. In Preußen machte der große Kurfürst sogar Versuche im Bereich der Kolonialpolitik und des Kolonialhandels. Zuwachs erhielt Deutschland an Arbeitskräften durch eingewanderte französische Arbeiter; in Preußen besonders ward die Einwanderung begünstigt, und dort wurden nicht allein industrielle Unternehmungen, sondern auch Ackerbaukolonieen und neue Kulturarten (Tabakbau durch Pfälzer) begründet. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden in Preußen auf Anregung Friedrich II. schöne Fortschritte gemacht (Kanalbauten, Bodenkreditanstalten, Einführung des Kartoffelbaus, Gründung der Seehandelsgesellschaft u. a.).

Der Handel war seit dem 30jährigen Kriege mehr und mehr in Verfall geraten. Außer Rohstoffen wurden nur noch Leinengarn und Leinenwaren, einige Metallwaren und Nürnberger Kurzwaren exportiert. Die steigende Einfuhr ging hauptsächlich über Hamburg, das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts großartigen Aufschwung nahm und hauptsächlich Norddeutschland versorgte, während Süddeutschland seinen Import über Holland erhielt. Während des siebenjährigen Kriegs blühte der Hamburgische Handel besonders empor, hatte jedoch 1763 und 1799 gefährliche Krisen zu überstehen. Von deutschen Binnenstädten wurden Frankfurt a. M. und Leipzig mit ihren großen Messen wichtiger.

Österreich, welches ebenfalls im 30jährigen Kriege stark gelitten hatte, erhielt unter Joseph II. ein Prohibitivsystem und entwickelte, während seine östlichen Länder Bodenprodukte und Vieh ausführten, in Böhmen, Mähren und Schlesien eine lebhafte Industrie (Leinwand, Glas, Tuch); auch die steiermärkische Eisenindustrie erwarb sich im 18. Jahrhundert ein ausgedehntes Absatzgebiet.

Rußland, welches im Ostseeverkehr zuerst durch die Hanseaten und nach deren Verdrängung (s. oben) durch Holländer und Engländer seine westeuropäische Einfuhr bezogen und seine heimischen Stapelartikel

(Viehprodukt, Flachs und Hanf, Waldprodukte) ausgeführt hatte, wurde durch Peter den Großen (1682—1725) auf eine höhere wirtschaftliche Stufe gehoben. Er gab dem großen, bis dahin abgeschlossenen Binnenlande durch Eroberung der schwedischen Ostseeländer ein Küstengebiet. Vorher hatte Rußland nur einen einzigen Hafen, und zwar am weißen Meere besessen, über welchen durch Vermittelung der Engländer und Holländer der auswärtige Seehandel Rußlands ging. Peter gründete, nachdem er die Ostseeprovinzen gewonnen hatte, im Jahre 1703 Petersburg unter kolossalen Opfern, beförderte die russischen Kanalverbindungen, insbesondere die Verbindung der Newa mit der Wolga, den Schiffbau, den Bergbau, die Getreideausfuhr und die Industrie (durch Heranziehung auswärtiger Fabrikanten und Handwerker und durch Schutzzölle). In Sibirien siedelte er kriegsgefangene Schweden an. Er bemühte sich auch, eine russische Flotte zu schaffen; doch gelang es ihm nicht, brauchbare Seeleute aus den Russen zu bilden. Nach ihm wandte Katharina II. ihre Aufmerksamkeit nach Osten. Unter ihrer Regierung ward der Handel mit China, mit Persien und Zentralasien lebhafter, die Krim und die Nordküsten des Schwarzen Meeres erobert und Odessa (1792), der spätere Haupthandelsplatz Rußlands im Süden, begründet. Den Handel im Schwarzen Meere gab sie den Schiffen aller Nationen frei.

Schweden, Norwegen und Dänemark. Schweden schaffte sich, nachdem es im 17. Jahrhundert von Dänemark unabhängig geworden, die Hanseaten vom Halse und konnte im 17. Jahrhundert, durch Ländererwerb (Livland und Pommern) begünstigt, seine Schiffahrt und seinen Handel, in geringerem Grade seine Industrie (besonders die Eisenindustrie) ausdehnen. Im 18. Jahrhundert aber verging diese schöne Blüte wieder, zumeist durch die langen und kostspieligen Kriege Karls XII., welche dem Lande den größten Teil seiner Ersparnisse, seinen Handel und seine Ostseeprovinzen kosteten, Ackerbau und Industrie aufs schwerste schädigten und das schwedische Geldwesen in heillose Verwirrung brachten. Norwegen, nicht so wie Schweden durch die äußeren Verhältnisse leidend, konnte in dieser Periode seine Ausfuhr an Fischen, Holz und Bergprodukten vergrößern. In Dänemark erhob sich Kopenhagen zu einem nennenswerten Handelsplatze. Während Kolonisationsversuche keinen bedeutenden Erfolg hatten, gelang es den Königen, den Ackerbau (durch Befreiung der Bauern) und die Industrie (mit Hilfe französischer Arbeiter, wegen religiösen Bekenntnisses vertrieben) zu heben; gegen Ende des 17. Jahrhunderts ward auch der Seehandel wichtiger und gewann namentlich durch die Neutralität Dänemarks in den Kriegen des 18. Jahrhunders. Kopenhagen kam in Flor.

IV. Der Handel der neuesten Zeit.

(Seit der französischen Revolution.)

1. Wirtschaftlicher Charakter dieser Periode.

Jede der großen Epochen der Geschichte hat auch ihre wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten: das Altertum seinen Gegensatz von Freien und Sklaven, das Mittelalter sein Ständewesen, die neuere Zeit das Regiment des Merkantil- und Kolonialsystems, und die neueste Zeit hat als charakteristisches Merkmal die wirtschaftliche Revolution. In den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts beginnt eine Ära der gewaltigsten Umwälzungen auf wirtschaftlichem Gebiete, welche heute noch nicht abgeschlossen ist. Sie ward eingeleitet durch große politische Ereignisse und begleitet durch völlige Änderungen der ganzen Weltanschauung und Kultur.

Politische Änderungen. Bald nachdem in der neuen Welt die vormals britischen Kolonieen als eigenes Staatswesen sich konstituiert und damit die Bahn gebrochen hatten zur republikanischen Umgestaltung fast des ganzen Weltteils, bewegte ein ähnliches Ereignis das gealterte Europa. Die französische Revolution von 1789 zerbrach mit einem Male alle wohlerhaltenen Reste des Mittelalters; sie beseitigte einen Wust von veralteten Privilegien und Verkehrsbeschränkungen, warf das ganze übliche System der obrigkeitlichen Bevormundung des Menschen über den Haufen und brachte dem Volke eine Freiheit, von der man sich vordem nichts hatte träumen lassen. Und obgleich nur Frankreich die Revolution unmittelbar erlebte, wirkte sie doch mittelbar auf alle anderen Kulturländer, wo die von Frankreich im Sturm errungene Freiheit durch friedliche Reform erkämpft werden konnte.

Die der französischen Revolution folgenden politischen Ereignisse waren nicht im stande, den Fortschritt der wirtschaftlichen Kultur völlig zu hindern. Fünfundzwanzig Kriegsjahre folgten der Revolution; in diesen Kriegsjahren war Europa, vom Tajo bis zur Moskwa, eine Beute der Eroberungslust Napoleons I. Aber in wirtschaftlicher Hinsicht waren diese Kriegsjahre bei weitem nicht so verderblich, als es der dreißigjährige Krieg gewesen war. Einerseits verteilte sich das Unglück auf weit größere Räume, so daß ganze Länderteile unberührt bleiben konnten. Und gerade die Schnelligkeit, mit welcher durch Napoleon und seit dessen Zeit Siege erfochten, Reiche gestürzt und neue Throne errichtet wurden, ließen die großen Staatsaktionen nicht mehr so verheerend auf die Volkswirtschaft wirken. Die napoleonischen Siege nötigten

die besiegten Staaten zum Anschlusse an die französische Handelspolitik, namentlich soweit deren Spitze gegen England gerichtet war. Als ein für den ganzen europäischen Kontinent wichtiges kommerzielles Ereignis der napoleonischen Zeit erscheint die Kontinentalsperre (1806), durch welche Napoleon die Häfen des Kontinents gegen alle britische Zufuhr absperrte, um den britischen Handel zu ruinieren. Von einem großen internationalen Verkehr, besonders zur See, konnte während der napoleonischen Herrschaft keine Rede sein; erst nach dem Sturze des Usurpators wurden die überseeischen Handelsverbindungen wieder angeknüpft und erweitert. Die dreiunddreißig Jahre, welche dem Sturz des Imperators folgten, ließen den größten Teil Europas im tiefsten Frieden sich erholen; nur in Spanien wütete der Bürgerkrieg, in Polen und Griechenland Befreiungskämpfe, am Balkan ein russisch-türkischer Krieg, in Belgien 1832 der Kampf um die Selbständigkeit. Seit 1848 kam das Völkerleben wieder in Gärung; aber weder die Revolutionen in Frankreich, Deutschland und Österreich (1848), noch der italienische Krieg (1849) und der Krimkrieg (1854) konnten den Fortschritt der wirtschaftlichen Zustände empfindlich stören. Der zweite italienische Krieg (1859) ließ die Konsolidierung der italienischen Nation beginnen und verhalf damit auch der apenninischen Halbinsel zu den Anfängen einheitlicher Gestaltung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse. Indische Aufstände und der nordamerikanische Bürgerkrieg trafen nur die speziellen Interessen Englands und Nordamerikas. Die Kriege von 1866 und 1870 konnten mit Hilfe der Eisenbahnen und der vervollkommneten militärischen Technik ungleich rascher als die früheren zu Resultaten führen, welche unten ausführlichere Erwähnung finden sollen.

Die Rohproduktion erlebte die geringsten Veränderungen. Und doch zeigt auch sie in mancher Hinsicht schon ein ganz anderes Bild, als in der verflossenen Periode. Die Landwirtschaft wurde durch die Revolution und seit derselben von mittelalterlichen Hemmnissen befreit; Frohnen, Zehnten, Servituten, Besitzänderungsabgaben u. s. w. verschwanden. Mit dieser Umwälzung ging Frankreich unter dem Revolutionsbanner voran; in den übrigen Staaten folgte man auf dem Wege friedlicher Reform nach, doch währte es dafür um so länger. Dadurch und durch Verkehrserleichterung wurde Wirtschaftsverbesserungen aller Art die Thüre geöffnet. Die Verbreitung neuer Kulturpflanzen, schon in der vergangenen Periode begonnen, nahm rascheren Fortgang; die grandiosen Fortschritte des Transportwesens ließen neue Bezugsplätze für den europäischen Getreidebedarf sich immer mehr erschließen: die Donautieflande, Südrußland, Indien und Nordamerika; damit wurden die Bedingungen und Aussichten der Landwirtschaft in Mitteleuropa mehr und mehr umgestaltet, ebenso auch durch Fortschritte der Technik, welche neue Rohprodukte (z. B. die Zuckerrübe) verlangte und zur gesteigerten Nutzbarmachung anderer (Spiritusfabrikation ꝛc.) verhalf. Auch die Viehzucht ward vielfach in andere Bahnen gebracht. Einerseits erhielt sie Anregung durch die Industrie zu mancher Vervollkommnung und Spezialisierung (z. B. Wollproduktion), andererseits traten ihr bedeutende Konkurrenten in außereuropäischen Ländern (Südamerika, Australien) entgegen. Die Fleischkonsumtion ist in allen Ländern gestiegen; lebende Tiere und Fleisch können jetzt in viel größeren Quantitäten und viel rascher transportiert werden, als früher. Die Ausnützung der Waldungen wurde umgestaltet teils durch zunehmende Ausbeutung der Kohlenlager, teils durch gesteigerte Ansprüche der Industrie auf Bau- und Werkholz, mehr noch durch die Eisenbahnen, welche den Landtransport des Holzes auf weitere Strecken erst ermöglichten. Auch in diesem Zweige traten neue transatlantische Konkurrenten auf den europäischen Markt.

Die Gewinnung von Bergbauprodukten hat in der neuesten Zeit großartige Fortschritte gemacht. Abgesehen von der Gold- und Silberproduktion (s. unten), ist die Ausbeutung der Eisen-, Kohlen- und Petroleumlager zu einer der wichtigsten Fragen des Welthandels geworden. Das Eisen mußte seit der Einführung der Maschine in die Industrie und in das Transportwesen, sowie seit seiner zunehmenden Verwendung beim Brücken-, Bahn- und Häuserbau in unverhältnismäßig größeren Mengen produziert werden. Belgien, Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Österreich und die Vereinigten Staaten wurden Hauptproduzenten. Während in England schon 1740 die Steinkohle zur Verhüttung in Anwendung gebracht ward, geschah dieser Fortschritt auf dem Kontinent erst im laufenden Jahrhundert. Charakteristisch in der neuesten Geschichte der Eisenindustrie ist die immer stärker werdende Verwendung des Stahls infolge des Bessemer-Verfahrens, und die enormen Fortschritte der Gußstahl-Industrie. Die wichtigste Rolle in der Geschichte der Eisenproduktion spielen in dieser Periode die Eisenzölle. Die Steinkohle wurde zu einem Gegenstande des Welthandels erst seit Einführung der Dampfschiffahrt und der Eisenbahnen. In England, wo die Kohlenlager seit Jahrhunderten ausgebeutet werden, blieb Newcastle Zentrum der Produktion. In Frankreich bezog man zur Zeit der Revolution den halben Bedarf aus England. Schon vorher und bis in die fünfziger Jahre experimentierte man vielfach mit den Kohlenzöllen, nicht zum Vorteil der französischen Industrie. In Deutschland, wo zwar auch schon im vorigen Jahrhundert Kohle gewonnen ward, sehen wir die Förderung namentlich seit den vierziger Jahren kolossalen Aufschwung nehmen, in Österreich seit den fünfziger Jahren. Unter die Hauptproduktionsländer traten auch Belgien und die Vereinigten Staaten. Die Frage einer möglichen Erschöpfung der Kohlenbecken ist in den letzten Jahrzehnten in England wiederholt besprochen worden; doch hat sich ergeben, daß Besorgnisse in dieser Richtung vorläufig überflüssig sind, um so mehr, als in China und Amerika noch unerschöpflich große Lager auszubeuten sind.

Die Industrie. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts hatte sich jener wunderbare Prozeß vorbereitet, der in der Geschichte der Volkswirtschaft als „industrielle Revolution" bezeichnet wird. Die Dampfmaschine war erfunden, und es bedurfte nur der rastlosen Ausbeutung dieses großartigen Fortschrittes der Technik, um denselben in die Industrie und in das Verkehrsleben einzuführen. Schlag auf Schlag folgten große technische Neuerungen. Mechanik und Chemie arbeiteten seit Anfang des Jahrhunderts um die Wette im Dienste der Industrie, unaufhörlich die physische Handarbeit verdrängend, die Produktionskosten ermäßigend, die Methoden verbessernd, den Gang der Produktion beschleunigend. Diese geriet in jenes sausende Tempo, welches sie heutzutage charakterisiert. Zugleich drängte die Notwendigkeit der Maschinenanwendung und Arbeitsteilung mehr und mehr nach Konzentrierung der industriellen Thätigkeit in großen Fabriken. In manchem Zweige wurde das kleine Handwerk teilweise, in manchem völlig durch die fabrikmäßige Großindustrie verdrängt. Die wohlfeile Maschinenarbeit verstärkte die Produktion ins Ungeheuere, zugleich nivellierte und verallgemeinerte sie die Konsumtion. Sie machte auch mehr und mehr den Transport von Rohstoffen nach fernen Ländern zum Zweck ihrer Verarbeitung möglich und rentabel. Ganze Länder wurden gewissermaßen zu Fabrikdistrikten der Welt. So namentlich das westliche England, Belgien, der nördliche und östliche Teil Frankreichs, Sachsen und Rheinpreußen, die nördliche Schweiz. Diese Landschaften fingen an, Rohstoffe in früher nie dagewesenen Mengen zu verarbeiten. Diese Wanderungen der Rohstoffe und die entsprechenden der fertigen Produkte eröffneten dem Handel notwendig ganz neue Aufgaben. Die großen Kapitalien, welche zur Anlage und zum Betrieb der Fabriken nötig waren, ließen die Produktion auf Kredit immer notwendiger werden. Gewisse Industrieen konnten schließlich mit Vorteil nur noch in ganz großen Etablissements betrieben werden: Hüttenwesen, chemische Stapelprodukte, Spinnerei, Maschinenbau &c. Damit gewann das Aktienwesen ausgedehnten Boden in der Industrie. Die Arbeitsteilung wurde nicht allein in jedem einzelnen Etablissement mit immer größerer Schärfe durchgeführt; auch die Unternehmungen selbst lernten, sich mehr und mehr auf bestimmte Produktionszweige zu beschränken und in dieser Spezialisierung durch Vereinfachung den Produktionsprozeß um das zu erleichtern, was er durch die Massenhaftigkeit an Schwierigkeit gewonnen hatte.

Im Jahrhundert der Maschine konnte das alte Zunftwesen nicht mehr bestehen. In Frankreich durch die Revolution beseitigt, erhielt es sich zwar in Deutschland während der auf die Befreiungskriege folgenden Stagnation, zeigte sich aber immer mehr lebensunfähig, bis es endlich, verknöchert und absurd geworden, dem allgemeinen Verlangen nach Gewerbefreiheit erliegen mußte. Weil aber die freiheitlichen Ideeen, welche von der französischen Revolution ausgegangen waren, dem alles bevormundenden Polizeiregiment ein Ende machten, und dem einzelnen seine wirtschaftliche Freiheit oft als eine Vereinsamung erschien, traten mit dem Sturze der Zünfte an deren Stelle freiere, lebensfähigere Vereinigungen, die modernen Wirtschaftsgesellschaften mit dem Zwecke, die kleinen vereinzelten Wirtschaftsexistenzen zu sammeln und in dieser Sammlung zu kräftigen.

Ganz dem Geiste der freien Konkurrenz, welcher das Jahrhundert beherrscht, entspricht endlich das Industrie-Ausstellungswesen. 1798, zur Revolutionszeit, in Frankreich geboren, bürgerte sich der Gedanke der Industrie-Ausstellungen rasch ein. In den ersten Jahren des Jahrhunderts schon fanden solche Ausstellungen in Frankreich, seit 1820 in Österreich, seit 1822 in Deutschland statt: seit 1851 ist der Gedanke, damals zuerst in London, international geworden und erzeugte jene Triumphe, welche die Weltindustrie nachmals auf den Weltausstellungen zu New-York (1853 und 1854), zu Paris (1855), zu London (1862), zu Paris (1867), zu Wien (1873), zu Philadelphia (1876) und zu Paris (1878 und 1889) feierte.

Wie diese mächtig aufblühende Weltindustrie im Laufe ihrer riesenhaften Entwickelung durch das Prinzip der internationalen Arbeitsteilung in ihren einzelnen Zweigen bald diesem, bald jenem Lande und Distrikte als besondere Arbeitsaufgabe zufiel und aus welchen Gründen dies geschah: das zu entwickeln, fehlt hier der Raum. Neben dem Reichtum an Produkten, mit welchem sie dem Bedarf der Völker entgegenkommt, hat sie auch manche schlimme Erscheinung im Gefolge. Der überhandnehmende Großbetrieb ließ den Gegensatz zwischen dem kapitallosen Arbeiter und der Macht des großen Kapitals immer schärfer werden und die soziale Frage zum Bewußtsein kommen. Wirtschaftspolitik und Gesetzgebung sahen sich genötigt, nach anderen Richtungen, als in früherer Zeit, den industriellen Zuständen ihre Aufmerksamkeit zu schenken. Jetzt galt es Schutz der Arbeiter gegenüber den neuen, oft mit Forderungen des Einzelwohls im Widerstreit befindlichen Zuständen und Verhältnissen. Dieser Widerstreit äußerte sich am Anfang der Periode nicht selten in Gewaltthaten der Arbeiter gegenüber neueingeführten Maschinen; auch in wiederholten und ausgedehnten Arbeitseinstellungen; später in einer immer systematischer werdenden Organisation der Lohnarbeiter.

Geldwesen. Nachdem die Preisrevolution, welche die Entdeckung und Ausbeutung der amerikanischen Edelmetallminen im 16. und 17. Jahrhundert hervorgerufen hatte, vorübergegangen war, blieb die Edelmetallproduktion in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ziemlich gleichmäßig. Als aber seit 1840 die Erträgnisse der russischen Goldminen stets zunahmen, als 1848 in Kalifornien, 1851 in Australien ergiebige Fundstätten von Gold erschlossen wurden, traten Änderungen im Geldmarkte der Welt ein. Zunächst mußten jene Goldfunde auf die Wirtschaftsverhältnisse der Goldländer

den bedeutendsten Einfluß äußern. Kalifornien und Australien wurden bevölkert, San Franzisko und Sidney rasch zu blühenden Städten. Die Goldländer empfingen für ihre Goldsendungen Arbeitskräfte und Industrieprodukte der Kulturvölker.

Neben dem kalifornischen und australischen Goldexport erscheint als für den Geldmarkt wichtig eine schon im vergangenen Jahrhundert stark fühlbare Thatsache: der Silberexport aus Europa nach Ostasien. Dieser stieg beträchtlich wegen der zunehmenden Konsumtion ostasiatischer Waren in Europa, und weil die ostasiatischen Völker, die Indier und Chinesen, sich den größten Teil ihrer nach Europa verkauften Waren mit Silber bezahlen lassen. Dagegen hat sich auch die Silberproduktion im Westen von Nordamerika (Nevada) in den letzten Dezennien bedeutend gehoben. Hierbei veränderte sich das Wertverhältnis zwischen Gold und Silber in staunenerregender Weise.

Der wachsende Metallschatz der Welt ließ mehrere Völker zur Goldwährung übergehen: In Großbritannien seit 1817; in den Vereinigten Staaten seit 1853 (jetzt wieder beseitigt); im Deutschen Reich seit 1873; in Portugal seit 1854; auch in Spanien gewinnt die Goldwährung immer mehr Geltung, wurde seit 1873 in Schweden angebahnt, 1874 in Norwegen und 1873 in Dänemark eingeführt; endlich 1892 in Österreich. In den Niederlanden dagegen ging man 1850 von der Doppelwährung zur Silberwährung über. Frankreich blieb bei der Doppelwährung, ebenso Belgien, welches 1832, und die Schweiz, welche 1850 das französische Münzsystem angenommen hatte. Thatsächlich aber gewinnt auch in diesen Ländern die Goldzirkulation mehr und mehr Übergewicht. Nur die osteuropäischen Länder blieben bei der Silberwährung. Im allgemeinen sind die Fortschritte der modernen Staaten auf dem Wege des Münz- und Geldwesens entschieden großartige. Rühmenswert ist namentlich die Vereinfachung des Geldwesens durch die Annahme des französischen Münzsystems in den meisten südeuropäischen Ländern, sowie durch die Einführung der deutschen Reichswährung.

Kredit. Gleichen Schritt mit den übrigen wirtschaftlichen Erscheinungen hielt der Kredit; ja nicht selten überholte er jene, nicht zum allgemeinen Besten. Seit mit Einführung der Maschine in die Industrie die Produktion immer mehr Großbetrieb ward, seit mit den Eisenbahnen die Transportunternehmung ins Kolossale ging und in dieser Größe nur durch den Kredit ermöglicht wurde, ist dieser in früher nie zu ahnender Weise ausgedehnt.

Was die Dampfmaschine für Industrie und Transport, das wurden die Banken für den Kredit. Das einfache Geldumwechslungsgeschäft, aus dem sie entstanden waren, mußte schon lange, namentlich mit der Vervollkommnung des Münzwesens, in den Hintergrund treten; Hauptaufgabe wurde der Handel mit Kredit; das Wechsel-, Lombard-, Depositen-, Kontokorrent- und Notengeschäft wurden die eigentlichen Bankgeschäfte.

Die Bankpolitik der Staatsregierungen schloß sich der jeweiligen volkswirtschaftlichen Zeitströmung nicht völlig an. Aus dem 18. Jahrhundert war das System großer Staats- und Nationalbanken, die bald auch Monopolbanken wurden, herübergekommen. Diese Banken hatten alle möglichen finanziellen und rechtlichen Vorteile. Wichtig war insbesondere das Notengeschäft, mit welchem in dieser Periode ein paarmal, so bei der Bank von England 1797—1819 und bei der Österreichischen Nationalbank seit 1848 schlimme Erfahrungen gemacht wurden, nachdem bei der engen Verbindung der Staatsbanken mit den Regierungen die Banken an den Staat in bewegten Zeiten Vorschüsse gemacht hatten, die dann nicht rechtzeitig zurückbezahlt werden konnten. Die großen privilegierten Banken erhielten eine lebhafte Konkurrenz erst seit 1833 in England (Londoner Joint-Stock-Banken), seit den fünfziger Jahren durch die Gründung der kleinstaatlichen Banken in Deutschland. Die Strömung der neuesten Zeit neigt sich wiederum mehr der Zentralisierung des Bankwesens zu.

Speziell dem 19. Jahrhundert angehörig ist die Schöpfung der Mobiliar-Kreditanstalten. Den Anfang machte der Pariser Crédit mobilier 1852; ihm folgte die Darmstädter Bank 1853 und (neben kleineren derartigen Schöpfungen) die Österreichische Kreditanstalt (1856). Diese Kreditanstalten sammelten die disponiblen Kapitalien und führten sie direkt Eisenbahnunternehmungen, Aktienfabriken u. dergl. zu, trieben auch Bankgeschäfte, rechtfertigten aber nicht die übertriebenen Hoffnungen, welche sie anfangs erweckt hatten. Ebenfalls der neuesten Zeit gehören gewisse andere Schöpfungen des Bankwesens an: die Hypothekenbanken, die Volks- und Handwerkerbanken. Die großartige Entwickelung des Versicherungsgeschäftes gehört mit zu den wohlthätigsten Schöpfungen, die der Kredit im laufenden Jahrhundert hervorbrachte. Hier muß in erster Linie die Lebensversicherung genannt werden.

Verkehrsmittel. Die großartigsten technischen Fortschritte brachte das 19. Jahrhundert dem Transportwesen durch Einführung der Dampfmaschine in die Schiffahrt und in den Landtransport.

Die Dampfschiffahrt ging voran. Nach älteren, teils wegen ihrer technischen Unvollkommenheit, teils aus anderen Gründen mißglückten Versuchen gelang es Rob. Fulton, 1807 die Dampfschiffahrt auf dem Hudsonflusse in Nordamerika einzuführen. Seitdem machte sie zuerst in den Ver. Staaten, dann in England, Frankreich und Deutschland rasche Fortschritte, die Flußschiffahrt zuerst. Zwar fuhr schon 1819 der Dampfer Savannah aus dem gleichnamigen amerikanischen Hafen nach Europa: aber fast 20 Jahre währte es, bis weitere Dampfschiffahrten über den Ozean folgten, während die Flußdampfschiffahrt rasche Fortschritte machte und in Nordamerika den weiten Stromlandschaften des Missisippi und Ohio Leben verlieh. 1838 bewiesen die Dampfer Sirius und Great Western die Möglichkeit großer Seereisen; seitdem gewinnt auf dem Meere die Dampfschiffahrt immer mehr Bedeutung gegenüber der Segelschiffahrt.

Die Eisenbahnen hatten zwar schon lange ihre Vorläufer in kleinen Bergwerksbahnen gehabt, welche zum Transport der Erze 2c. im Innern der Stollen dienten, auch streckenweise ans Tageslicht herausgeführt wurden. Aber ihre Welthandelsbedeutung erhielten die Eisenbahnen erst, seit (1825) die Lokomotive auf der Bahn von Stockton nach Darlington (bei Newcastle, England) zur Anwendung kam. Als bald darauf die Linie Liverpool-Manchester eröffnet, und hier zum erstenmale die Lokomotive für den Personentransport thätig wurde, brach das Zeitalter der Eisenbahnen an. Erstaunlich schnell begannen die Kulturvölker der Welt ihre Länder mit einem stets dichter werdenden Netze von Eisenbahnlinien zu überziehen. Zuerst spannte man die Linien zwischen nahegelegenen Städten mit stark entwickeltem industriellem und kommerziellem Leben (Brüssel-Mecheln, Nürnberg-Fürth, Leipzig-Dresden, Berlin-Potsdam, Paris-St. Germain); später wurden systematisch all jene Verkehrselemente aufgesucht, welche Eisenbahnunternehmungen rechtfertigen konnten. Man warf die Bahnen nach den Mittelpunkten des geschäftlichen Verkehrs, wie nach jenen des Vergnügens; und als allmählich ganze Netze von Linien entstanden, gab die Ausfüllung der Lücken dieser Netze wieder Veranlassung zu neuen Linien. Erst ziemlich spät suchte man die Linien des durchgehenden Weltverkehrs auf, um sie mit Schienenwegen zu versehen. Der Eisenbahnbau ist jetzt so weit vorgeschritten, daß technische Hindernisse für ihn überhaupt nicht mehr existieren. Nachdem die Alpenpässe an verschiedenen Stellen überschient worden, hat man sogar über die südamerikanischen Cordilleren Eisenbahnen gebaut. Das gesamte Eisenbahnnetz der Erde beträgt jetzt rund 600000 Kilometer.

Aber auch auf anderen Gebieten des Verkehrslebens wurden glänzende Fortschritte gemacht. In den wenigen Jahrzehnten seit der Erfindung des elektrischen Telegraphen (1836) wurde ein Telegraphennetz angelegt, welches die ganze Erde umspannt, in den Meerestiefen fortläuft und im Jahre 1885 über 1,2 Millionen Kilometer Linien mit $3^1/_2$ Millionen Kilometer Draht umfaßt. Hierzu kam noch (1876) die Einführung des Telephons.

Und unter den administrativen Verbesserungen des Transportwesens müssen die Reformen der Post und die Gründung des Weltpostvereins ebenfalls erwähnt werden. Endlich verdient als bedeutende Leistung auch die Erbauung des Suez-Kanals (1859—69) hervorgehoben zu werden.

Volkswirtschaftliche Krisen. Die riesenhafte Steigerung der Produktion, die stets weiter getriebene Arbeitsteilung, die mächtige Entfaltung des Transportwesens und Kredits hatten nicht allein vorteilhafte Wirkungen. Je weiter sich die Kulturvölker von der einfachen und rohen Naturalwirtschaft entfernten, je mehr der Raum zwischen dem Angebot und der Nachfrage durch die Spekulation ausgefüllt wurde, um so leichter mußte es geschehen, daß Angebot und Nachfrage nicht mehr gleichmäßig vorwärts gingen, sondern ruckweise. Je nachdem auf dem Gebiete der Produktion bald neue technische Fortschritte, neue Rohstoffe oder Bezugsquellen derselben den Fortgang erleichterten, je nachdem auf dem Gebiete der Konsumtion die Märkte sich öffneten oder verschlossen, ausdehnten oder einschränkten, mußten Störungen in dem notwendigen Gleichgewicht von Produktion und Konsumtion entstehen. Und diese Störungen mußten, wenn sie erheblichere Dimensionen annahmen, zu volkswirtschaftlichen Krisen werden. Das gegenwärtige Jahrhundert ist reich an solchen Krisen, welche selten auf die Länder beschränkt blieben, in denen sie zum Ausbruch gelangten.

Besonders erwähnenswert sind die englische Krise infolge der Überspekulation nach Aufhebung der Kontinentalsperre (1814—1819); die Krise nach Eröffnung des spanischen Südamerika für den europäischen Handel (1823—1825); die große Welthandelskrise von 1851, hauptsächlich in Amerika, England, Frankreich, auch in Deutschland (namentlich Hamburg) fühlbar, endlich die große Handelskrise von 1873, zumeist in Österreich und Deutschland.

2. Die einzelnen Länder.

Großbritannien. Schon während des ganzen 18. Jahrhunderts die erste Welthandelsmacht, erweiterte und befestigte England diese Stellung im 19. Jahrhundert. Der amerikanische Freiheitskrieg hatte nicht, wie man anfangs vorherzusehen glaubte, die Verbindungen beider Staaten abgerissen, sondern bald nach Beendigung des Krieges begann der friedliche Verkehr zwischen den durch Sprache, Abstammung und Sitte, wie durch materielle Interessen so eng verwandten Völkern wieder. Beträchtliche Störung erlitt dagegen die britische Volkswirtschaft durch die folgenden langwierigen Kriege gegen Frankreich (mit wenigen Unterbrechungen von 1792 bis 1815), welche die englische Staatsschuld zu ungeheurer Höhe anwachsen ließen.

Die Kontinentalsperre sollte nach der Absicht Napoleons den britischen Handel ruinieren. Sie begann 1806, indem Napoleon die europäischen Häfen jedem Verkehr mit England verschloß. Die von ihm besiegten Staaten mußten sich notgedrungen seiner Handelspolitik anschließen. Der englische Handel empfand zwar diese Störung, wurde aber keineswegs zu Grunde gerichtet. Er entschädigte sich durch Ausdehnung seiner überseeischen Verbindungen (besonders nach Ostindien und Südamerika), sowie durch einen blühenden Schleichhandel, welcher über Hamburg nach Deutschland, über Gibraltar nach Spanien getrieben wurde. Die englische Regierung ergriff Repressalien, welche auch von seiten Frankreichs wieder zu verschärften Maßregeln führten, so daß schließlich selbst der Handel der neutralen Amerikaner mit Europa unterbrochen ward. Ein englisch-amerikanischer Krieg (1812—1814) bereitete dem Handel neue Schwierigkeiten.

Mit dem Sturze Napoleons endete auch die Kontinentalsperre. Sofort machte sich England daran, die gestörten Verbindungen wieder anzu-

knüpfen. Es warf die in Massen vorrätigen Waren auf die wieder eröffneten ausländischen Märkte. Aber sie fanden nicht den gehofften Absatz; denn das Ausland hatte teils nicht die Mittel zu großen Konsumtionen, teils konnte auch die während der Kontinentalsperre aufgeblühte Industrie der Länder selbst in mancher Richtung die Nachfrage befriedigen. Die Folge war ein Sinken der Preise britischer Fabrikate; eine hinzutretende furchtbare Teuerung der Lebensmittel erhöhte die Not und ließ die englische Industrie fast völlig stocken. Die massenhaft vorhandenen Fabrikate fanden keine Käufer, die Fabriken standen still; die Krisis fand ihren Höhepunkt in zahllosen Bankrotten (3552 allein im Jahre 1819).

Mittlerweile waren auch andere wichtige Verhältnisse bedeutend umgestaltet worden. Seit Ende des 18. Jahrhunderts hatte die Bevölkerung Englands sich immer mehr in Städten konzentriert und war vorwiegend industriell geworden; immer abhängiger wurde England von der Getreideeinfuhr, die natürlich nur durch Industrieprodukte bezahlt werden konnte. Glücklicherweise folgte auf die Unfälle der Jahre 1814—1819 ein ebenso rascher Aufschwung. In den Jahren 1819—1825 vermehrten sich die Fabriken, die Kohlen- und Eisenproduktion ungemein; der Absatz nach außen ging wieder flott von statten, Kapital war bald im Überfluß vorhanden. Das führte wieder zur Überspekulation und zu einer neuen Krise 1825.

Ein bemerkenswerter Umschwung der volkswirtschaftlichen Anschauungen nahm mit 1820 seinen Anfang: der Übergang vom bisherigen Protektionssystem zu den Grundsätzen des Freihandels. Es bildete sich eine Freihandelspartei in England, welche ununterbrochen in Presse und Parlament arbeitete. Ihr ist es zu verdanken, daß seit 1823 das Prohibitiv-System beseitigt, die Zölle mehr und mehr ermäßigt wurden. Die Navigationsakte, welche bisher bestanden hatte, konnte dem Drängen nach Befreiung des Handels auch nicht mehr widerstehen und wurde seit 1822 durchlöchert; ihre Beschränkungen des Handels fielen nach und nach.

Nach der Krisis von 1825 folgte bis 1836 eine Zeit friedlichen Aufschwunges der Industrie und des Handels. Eingeleitet wurde diese Periode durch ein sehr bedeutsames Ereignis: die Erbauung der ersten Eisenbahn von Stockton nach Darlington 1825. Diese Zeit der ruhigen Entwicklung endete wieder mit einer Überspekulation und einer Krise. Man warf sich auf Gründung von Banken u. dgl., auf Eisenbahnunternehmungen, bis der Kredit überspannt wurde und 1837 mehrere Fallimente die Geschäftswelt ernüchterten. Eine weitere Krise folgte 1839.

Bis 1841 waren die Bestrebungen der Freihandelspartei nur von mäßigen Erfolgen begleitet gewesen. In diesem Jahre aber kam das Ministerium **Peel** ans Ruder, und damit trat eine bedeutende Änderung der englischen Wirtschafts- und Finanzpolitik ein. Die wichtigsten Reformen Peels waren die Abschaffung der sogenannten Korngesetze, die Einführung einer Einkommensteuer und die Ermäßigung der Zölle.

Die **Korngesetze** wurden als eine ungemein wichtige Frage für England betrachtet. Schon früher hatte die britische Gesetzgebung es versucht, die inländische Getreideproduktion zu unterstützen. So lange Großbritannien noch (bis gegen 1750) Getreide ausführen konnte, war diese Ausfuhr durch Prämien begünstigt. Als aber infolge der industriellen Entwickelung und raschen Volksvermehrung kein Getreide mehr ausgeführt werden konnte, sondern Einfuhr von außen stattfinden mußte, suchte man den inländischen Getreidebau durch die Korngesetze (Kornzölle) zu schützen. Bis 1828 wurden verschiedene solche Gesetze erlassen, in letzterem Jahre der Einfuhrzoll nach einer Skala festgesetzt, welche mit den Veränderungen der englischen Getreidepreise stieg und fiel. Seit 1830 wurde ein Teil der öffentlichen Meinung mit den Getreidegesetzen unzufrieden, weil dieselben den Getreidepreis auf einer unnatürlichen Höhe erhielten und dadurch das Leben verteuerten. Eine mächtige Agitation begann mit dem beredten Freihändler Cobden an der Spitze; ihr gelang es endlich, 1846 das Parlament zur Abschaffung der Korngesetze zu bewegen. Auch die anderen Einfuhrzölle wurden durch eine Reform Peels (1845) bedeutend ermäßigt, viele ganz aufgehoben. Nachdem hiermit die großen Breschen in den Wall der Schutzzölle gelegt waren, nahm der Sieg des Freihandels seinen Fortgang, besonders wieder seit 1853 unter der Führung Gladstones. 1853 wurde die Zahl der zollpflichtigen Artikel, die schon unter Peel von 1000 auf 590 verringert worden war, noch weiter auf 360 ermäßigt.

Nachdem die Getreidegesetze beseitigt und viele Zölle (wichtig der Zuckerzoll) ermäßigt oder gefallen waren, mußte als der letzte heiligste Rest des **Merkantilsystems** die Navigationsakte fallen. Da die anderen Nationen Gegenmaßregeln ergriffen hatten, war man schon lange genötigt gewesen, einzelnen Nationen Zugeständnisse zu machen, und mit dem Jahre 1824 begann das System der **Schiffahrtsverträge**, indem sich die britische Regierung zu „**Reciprocitätsverträgen**“ herbeiließ, in welchen Gleichstellung der Schiffe in den Schiffsabgaben und den Zöllen für die Ladung verabredet wurde. Derartige Verträge wurden von Großbritannien seit 1824 mit den meisten europäischen und auch mit einigen amerikanischen Staaten abgeschlossen, wobei in der Regel jeder Vertragsstaat sich ausbedingte, auf gleichem Fuße mit dem Kontrahenten oder mit den **meistbegünstigten fremden Ländern** behandelt zu werden. Dadurch wurde dem Umsichgreifen der **Differenzialabgaben** vorgebeugt. 1849 endlich gab Großbritannien nach vielen Zögerungen die Navigationsakte in ihren wesentlichen Bestimmungen auf, nicht ohne großen Widerstand der Protektionisten. Nur Küstenhandel (Kabotage) und Fischerei blieben in Großbritannien und den Kolonieen noch der britischen Flagge reserviert; doch selbst davon ging man 1854 ab. Die Bedingungen der Reciprocität behielt sich England nur vor für den Fall, daß gegen solche fremde Staaten, welche englische

Schiffe nicht denen der meistbegünstigsten Nationen gleichstellten, Repressalien nötig werden sollten. Diese endgültige Aufhebung der Navigationsakte zeigte bald ihre vorteilhaften Wirkungen. Die Befürchtung der Protektionisten, daß England seine maritime Stellung verlieren werde, zeigte sich als irrig; der von den alten Monopolen befreite Seehandel — denn die übrigen Staaten folgten allmählich den von England eingeschlagenen Bahnen — nahm einen nicht geahnten Aufschwung.

Während dieser handelspolitischen Kämpfe hatte, nur unterbrochen durch die oben erwähnten Krisen, die Steigerung des britischen Welthandels ihren Fortgang genommen. Die vierziger Jahre sahen einen wahrhaft glänzenden Aufschwung. Riesige Kapitalien hatten sich angehäuft; der englische Unternehmungsgeist warf sich mit seiner ganzen Wucht auf den Bau von Eisenbahnen, nicht allein in England, sondern auch im Auslande. Als aber die Eisenbahnspekulation das überschüssige Kapital aufgenommen hatte, brach 1847 eine Krisis ein (infolge verfehlter Getreidespekulationen, hoher Baumwollpreise rc.), die eine Zeitlang die mächtig aufgeblühte Baumwollindustrie schädigte. Bald erholte sich das thätige Land und konnte bis 1857 seine Produktion, sein Eisenbahnnetz, seinen Export und seine Konsumtion bedeutend ausdehnen. 1857 äußerte eine in Nordamerika ausgebrochene Handelskrisis nachteilige Rückwirkung auf England; namentlich litten die englischen Exporthäuser und die englische Eisenindustrie. Aber auch diese Krisis ward überwunden und seitdem erfuhr der Gesamthandel fast ununterbrochen die lebhafteste Zunahme.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die glänzende Entwickelung des englischen Verkehrswesens im Laufe des Jahrhunderts.

Auf dem Gebiete des Postwesens sind seit 1837 die genialen Reformen Rowland Hills zu erwähnen, später von den übrigen Nationen angenommen.

Im Eisenbahnbau ist England bekanntlich allen Völkern seit 1825 vorangegangen. Die außerordentliche Gedrängtheit des britischen Eisenbahnnetzes zeigte eine Zeitlang bedeutende Nachteile, maßlose Konkurrenz. Die einzelnen Bahnen drückten sich gegenseitig und strebten, ihre Verkehrsgebiete durch Zweigbahnen zu erweitern, welche dann oft unfruchtbar blieben. Jene Konkurrenzen im Zusammenhange mit den hohen Baukosten bewirkten geringe Rentabilität. Die Bahnen suchten dem abzuhelfen durch Fusionierung zahlreicher kleiner Unternehmungen in weniger, aber größere durch Pacht- oder Betriebsverträge. Diese Fusionen, der stets steigende Verkehr und die gerechtfertigte Abspannung, welche im Bau neuer Bahnen eingetreten ist, ließen in letzter Zeit die Reinerträge wieder bedeutend besser werden. 1874 hatten 7 große Eisenbahnen schon mehr als die Hälfte des ganzen britischen Bahnnetzes in sich aufgesogen. 1881 war in den britischen Bahnen ein Gesamtkapital von 728 Mill. Pf. St. angelegt, welches sich durchschnittlich gut verzinste, während in früheren Jahren die Rente viel schlechter gewesen war (1858 bloß $3{,}7\,\%$).

Im Telegraphenwesen trat der Erfinder Wheatstone auch als Unternehmer auf. 1844 bestanden erst 44 Meilen Leitungen. Anfangs zeigte sich keine lebhafte Benützung; das fand erst statt, als sich die Eisenbahnverwaltungen energisch auf die Anlage von Telegraphen warfen. 1870 wurden die Telegraphen, bis dahin meistens Privateigentum, vom Staate übernommen und nahmen seitdem einen wahrhaft großartigen Aufschwung.

In seiner äußeren Politik nimmt Großbritannien seit Anfang des Jahrhunderts eine friedliche Stellung ein. So sehr dies auf der einen Seite durch die abgeschlossene Lage des Staatsgebietes erleichtert wird, so wird es doch andererseits erschwert durch den ausgedehnten Kolonialbesitz. Aber die britische Industrie und der britische Handel sind zu sehr an der Erhaltung des Weltfriedens interessiert, als daß eine andere Politik möglich wäre. So konnte es kommen, daß — zum erstenmale in der Geschichte — Konflikte zwischen Großbritannien und einer anderen Großmacht auf friedlichem Wege durch internationale Schiedsgerichte beigelegt wurden. In der orientalischen Frage, welche seiner Zeit Großbritannien zu den schweren Opfern des Krimkrieges veranlaßte, herrschte kurze Zeit Ruhe. England verstand es, sich durch Ankauf von Suezkanalaktien und durch den Erwerb der Insel Cypern von der Türkei mehr und mehr Einfluß auf den Osten des Mittelmeers, auf die europäisch-ostindische Route und auf das wertvolle Kleinasien zu sichern. Dieser Einfluß erhielt durch den kurzen und erfolgreichen Krieg, welchen England 1882 in Ägypten zur Wiederherstellung geordneter Verhältnisse daselbst führte, wieder bedeutenden Zuwachs. Der ägyptische Krieg hatte zwar den Aufstand der muhammedanischen Sudanesen zur Folge, und die britischen Expeditionen dahin mußten sich nach schweren Verlusten zurückziehen; auch die Sendung des General Gordon nach Chartum (1883) endete mit dessen Untergang; dagegen wurde, was die Hauptsache war, die Stellung Englands im eigentlichen Ägypten entschieden befestigt.

Abgesehen hiervon, läßt sich nicht verkennen, daß die entschieden kaufmännische Politik Großbritanniens demselben einige Einbuße an Ansehen in den Augen der kontinentalen Völker verschafft hat. So namentlich das ängstliche Widerstreben gegen die projektierte Erbauung des Kanaltunnels. Das Projekt eines Kanaltunnels zwischen Dover und Calais wurde 1887 vom Parlament abgelehnt, weil es den Vorteil der insularen Lage Englands vernichten würde. Expeditionen gegen rohe afrikanische Negervölker können keineswegs ruhmreiche internationale Thaten genannt werden. Aber materielle Erfolge hatte diese Politik. Und wenn jemals das britische Volk in seiner nationalen Größe und Ehre wirklich ernsthaft angegriffen werden sollte, wird es sich zweifellos, ungeachtet langer Friedensjahre, zu den großartigsten Opfern und Thaten befähigt zeigen. Es ist keineswegs gewiß, daß die Veranlassung hierzu stets fehlen wird; denn wenn auch das europäische Großbritannien

keine solche Veranlassung bietet, so ist es doch die bei weitem wertvollste der britischen Besitzungen, Ostindien, wo Verwickelungen denkbar sind, und wo durch das Näherrücken der nordindischen Grenzen und der Grenzen des asiatischen Rußlands die zentralasiatische Frage erwächst.

Auf dem Gebiete der inneren Politik ist das Prinzip des Selfgovernments in glänzender Weise durchgeführt. Die Regierung überläßt alle Angelegenheiten von einigermaßen lokalem Charakter auch der Lokalverwaltung, so namentlich die Erhaltung des öffentlichen Friedens, die Armenversorgung, den Straßenbau, die Polizei, die Regulierung der Märkte u. s. f. Die für diese Angelegenheiten nötigen Ausgaben werden aus Lokalabgaben bestritten. So ist die Förderung der nationalen Wohlfahrt in die kleinsten und am unmittelbarsten dabei interessierten Kreise gelegt, während Regierung und Parlament unverrückt nach außen hin die dauernde Kräftigung der englischen Seeherrschaft und des englischen Welthandels, nach innen die sorgfältige Erhaltung des geschichtlich gewordenen Verfassungslebens zum Ziele haben.

Die volkswirtschaftlichen Verhältnisse in ihrer Gesamtheit sind allerdings in England und Schottland wesentlich andere, als in Irland. Als gemeinsame charakteristische Merkmale erscheinen die sehr bedeutenden Unterschiede des Vermögens, der großartige Reichtum auf der einen Seite gegenüber einer drückend großen Armenlast andererseits, ferner die Lokalisierung der verschiedenen Zweige des Wirtschaftslebens, die glänzende Entwickelung des Assoziationswesens und die stetige Vermehrung des gesamten Volkswohlstandes. Letztere ergiebt sich aus mehreren Thatsachen. So zunächst aus der steigenden Konsumtion einer Reihe von Genußmitteln. Die Zuckerkonsumtion stieg seit 1840 von 15 auf 47 Pfund pro Kopf der Bevölkerung; der Theeverbrauch hat sich nahezu vervierfacht seit jener Zeit; der Verbrauch an Kaffee, Kakao, Butter, Getreide, Kartoffeln, Reis, Tabak, Wein und Branntwein ist für den Kopf der Bevölkerung fortwährend im Steigen. Die Zunahme des Nationalvermögens zeigt sich ferner am Stande der Sparkassen. Der Handel vermehrte sich von 1830—1870 um mehr als 300 %. Das gesamte Nationalvermögen wurde 1856 auf 3846 Mill. Pfund St. geschätzt. Andere Annahmen greifen viel höher, bis zu 6000 Mill. Pf. St. Der wertvollste Maßstab des steigenden Volkswohlstandes ist aber die wachsende Höhe des zur Einkommensteuer deklarierten Einkommens. Als Schattenseiten stehen diesen Fortschritten gegenüber die ungleiche Verteilung des Gesamteinkommens; das Verschwinden des mittleren Grundbesitzes, die in einzelnen Volksschichten sich hartnäckig erhaltende Unkultur und namentlich die Verhältnisse Irlands. Die irische Bevölkerung, bettelhaft, träge und schmutzig, ist — das läßt sich nicht leugnen — nicht ohne schwere Schuld Englands, in einer traurigen Lage, die seit einer Reihe von Jahrzehnten in großartiger Auswanderung und in den häßlichen Ausgeburten der irischen Agrarfrage ihren Ausdruck findet.

Britische Besitzungen. In Ostindien war 1799 die Eroberung der vorderindischen Halbinsel vollendet; 1843 und 1846 wurden weitere Eroberungen gemacht. Aber die ostindische Kompanie wirtschaftete schlecht, und eine Folge des furchtbaren Aufstandes im Jahre 1857 war die Indiabill vom Jahre 1858, welche die Besitzungen der Kompanie zu Staatseigentum machte. Seitdem hat das überschüssige Kapital Englands in Indien beim Bau vom Eisenbahnen, Telegraphen u. s. w. vorteilhafte Anlageplätze gefunden. Die aus Indien in den Welthandel kommenden Waren haben insofern eine Änderung erlitten, als nicht mehr Gewürze, Baumwoll- und Seidenfabrikate, sondern andere Waren, meist Rohstoffe (Indigo, Baumwolle, Sago, Gerbstoffe, Guttapercha, Kaffee, Reis, Zucker und Wolle) aus Indien nach Europa gebracht werden.

In Hinterindien breitete sich die britische Herrschaft in den letzten Jahrzehnten aus, und wird von dorther hauptsächlich Reis ausgeführt. An der Halbinsel Malakka entstand seit etwa 40 Jahren in Singapur ein überaus lebhafter Handelsplatz. Seine Verbindungen mit China und Japan suchte England teils durch Kriege (wegen der Opiumeinfuhr nach China), teils durch friedliche Verträge zu erweitern und zu festigen. Das Königreich Birma wurde 1885 unterworfen und am 1. Januar 1886 dem britischen Reiche einverleibt.

In Australien ist seit 1796 die Wollproduktion in Aufnahme gekommen und jetzt zu einem hochwichtigen Erwerbszweige herangewachsen. Seit 1843 wurde die Kupfergewinnung wertvoll, 1851 die australischen Goldfelder entdeckt und damit Veranlassung zu neuer und starker Einwanderung gegeben. Die Ansiedlung drang von den Küsten immer weiter nach dem Innern vor, hauptsächlich im Südosten des Kontinents; die Städte Melbourne und Adelaide schwangen sich neben dem älteren Sidney zu lebhaften Plätzen empor. Australien erhielt, freilich zunächst bloß in den südöstlichen Küstenstrichen, sein Eisenbahnnetz. Auch nach Neuseeland drang die Kolonisation mit wunderbarer Schnelligkeit (Goldfunde, Wolle, Waldprodukte). In den nordamerikanischen Kolonieen, deren älteste, Kanada, den Franzosen abgenommen ward, hatte bis 1858 die Hudsonsbai-Kompanie das Monopol der Verwaltung und Bewirtschaftung der ausgedehnten Hudsonsbailänder. Seit jener Zeit ging die Verwaltung an den Staat über. Ein Aufstand der dortigen Mischlinge wurde 1885 unterdrückt.

Die westindischen und südamerikanischen Kolonieen haben wenig Bedeutung mehr, seit auf Jamaika, der früher so wertvollen Insel, die Sklaverei aufgehoben wurde und das Zucker- und Kaffeeerträgnis in der Folge bedeutend zurückging.

In Afrika ist die Kapkolonie seit 1806 englisches Besitztum (früher holländisch) und durch Woll- und Weinexport wichtig geworden; die Besitzungen an der Goldküste durch das Palmöl. Die Transvaalrepublik der holländischen Bauern ward unlängst von England annektiert, was einen Krieg mit diesen Bauern (Boers) veranlaßte. Ihre

Tapferkeit verschaffte denselben eine freiere Stellung. In Ägypten ist (s. o.) im Laufe der letzten Jahrzehnte der britische Einfluß vollständig überwiegend geworden. 1884 war es hauptsächlich britischer Einfluß, welcher den ägyptischen Staatsbankrott verhinderte. Die Finanzverwaltung Ägyptens steht seither unter dem Beirat eines britischen Kommissärs. In Ostafrika wurde die britische Interessensphäre von der deutschen und der portugiesischen, sowie vom Kongo-Staate vertragsmäßig abgegrenzt (1890), und gemeinsam mit Deutschland gegen den Sklavenhandel vorgegangen.

Deutschland. Anderthalb Jahrhunderte hatten nicht hingereicht, um Deutschland vom Jammer des dreißigjährigen Krieges sich vollständig erholen zu lassen. Im Anfange des 19. Jahrhunderts konnte zwar der Handel keine bedeutenden Fortschritte machen; aber die Basis aller Volkswirtschaft, der Landbau, hob sich, unterstützt durch die Minderung und Aufhebung der aus dem Mittelalter herrührenden bäuerlichen Lasten. Das norddeutsche Tiefland fing an, massenhaft Getreide zu exportieren; in der Pfalz, in Franken u. s. w. kam der Tabaksbau während des englisch-amerikanischen Krieges, der die Tabakszufuhr störte, in Schwung. Die Kontinentalsperre hemmte den Export an Getreide, während die Kultur der Handelspflanzen zunahm.

Im Gebiete der Industrie nahmen am Anfange des 19. Jahrhunderts die Leinweberei, Eisenindustrie, Ausbeutung der sächsischen und schlesischen Erz- und Kohlenlager lebhaften Aufschwung; deutsches Tuch ging in Massen nach Osteuropa; in den Nordstädten florierte die Zuckerraffinerie, in Thüringen Branntweinfabrikation; nur die Baumwollindustrie konnte wegen mangelnder Anwendung der Maschinenarbeit nicht mit der englischen konkurrieren. Als aber die Kontinentalsperre diese Konkurrenz beseitigte, machten die meisten Industriezweige rasche Fortschritte mit Ausnahme der Leinenindustrie, die nicht mehr nach England und Amerika exportieren konnte. Diese ehedem so blühenden Gewerbe nahmen starken Rückgang, so daß unter der zahlreichen damit beschäftigten Bevölkerung bald ein erschreckender Notstand einriß.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts geschah es auch, daß die deutschen Nordseestädte, Hamburg und Bremen, ihren Handel zu hoher Blüte brachten, zumeist auf Kosten Hollands und des Rheinhandelszugs. Wichtig wurde für sie namentlich der Verkehr mit Nordamerika und Westindien. Überspekulation mit folgenden Fallimenten, die Kontinentalsperre, die Ausbeutung Hamburgs durch die Franzosen während des Krieges störten diesen Aufschwung mehrere Jahre lang gründlich.

Nach den Freiheitskriegen, als der Verkehr mit dem Auslande wieder eröffnet werden konnte, überschwemmten die lang zurückgehaltenen englischen Fabrikate den europäischen Markt und gefährdeten namentlich jene Industrieen, welche unter dem Schutze der Kontinentalsperre emporgekommen waren. Dagegen konnten fortan Wolle und Getreide mit Gewinn nach England ausgeführt werden.

Der Druck der englischen Konkurrenz veranlaßte in Preußen 1818 die Einführung eines neuen Schutzzollsystems, welches die niederrheinische, westfälische und märkische Industrie rasch aufblühen ließ. In der Folge, und nachdem auch Österreich, Rußland und Frankreich durch Schutzzölle ihre Grenzen verschlossen hatten, war die Industrie der kleineren deutschen Länder machtlos der gewaltigen englischen Konkurrenz preisgegeben. Das gab die erste Veranlassung zur Entwickelung jener Ereignisse, welche schließlich zum deutschen Zollverein führten. Die mit der englischen Konkurrenz so hart ringenden Mittel- und Kleinstaaten schlossen teils unter sich (Bayern und Württemberg 1823), teils mit Preußen Handels- und Zollverträge, bis endlich am 31. Dez. 1832 der vormals preußisch-hessische Zollverein die wichtigsten deutschen Länder aufgenommen hatte und mit 1834 der deutsche Zollverein begann, dem nach und nach bis 1854 auch die noch übrigen deutschen Staaten mit Ausnahme von Österreich, Bremen, Hamburg, Lübeck und Mecklenburg beitraten. Die wirtschaftlichen und politischen Wirkungen dieses Vereins waren für die deutschen Länder höchst vorteilhaft; trotz mancher Mängel erscheint der Zollverein als ein viel lebenskräftigeres Band zur Umschließung deutscher Interessen, als der vormalige deutsche Bund. Die Dauer des Vereins war zunächst bis 1. Januar 1844 festgesetzt und wurde wiederholt verlängert. Der Zollverein schloß Handelsverträge mit Österreich (1853) und mit Frankreich (1865). Letzterer Vertrag trat nicht ohne einige Schwierigkeiten ins Leben, da ihn zuerst Preußen für sich allein geschlossen und hernach den Zollvereinsstaaten die Wahl gelassen hatte, ob sie dem Vertrage beitreten oder den Verein auflösen wollten. Man fand in Süddeutschland, teilweise auch in Norddeutschland den Vertrag als zu günstig für Frankreich; auch Österreich agitierte gegen denselben. Schließlich ward er doch von den übrigen Vereinsstaaten acceptiert und der Zollverein wieder erneuert. Seither kamen in der deutschen Handelspolitik die Grundsätze des Freihandels mehr und mehr zur Geltung.

Durch die Umwälzung der deutschen Politik im Jahre 1866 wurde Österreich aus Deutschland gedrängt, und mit der Schöpfung des norddeutschen Bundes die Existenz des Zollvereins wieder fraglich. Die gemeinsame Gesetzgebung des norddeutschen Bundes umfaßte auch Gewerbe und Handel, Zollwesen, Münzwesen, Bankwesen, Patentschutz, Seeschiffahrt, Post- und Telegraphenwesen. Die süddeutschen Staaten traten in Unterhandlungen mit dem norddeutschen Bunde behufs der Erneuerung des Zollvereins, und es wurde dieselbe 1867 beschlossen, auch ein Zollparlament und ein Zollbundesrat geschaffen, — ein neues wirtschaftliches Band zur Umschließung der deutschen Länder. Dasselbe löste sich indessen bald, um einem noch festeren zu weichen, der deutschen Reichsverfassung. Der Reichstag trat 1871 an die Stelle des Zollparlaments; die wichtigsten wirtschaftlichen Ange-

legenheiten wurden fortan Aufgabe einer einheitlichen deutschen Gesetzgebung.

Deutschland als Ganzes hat im Laufe des Jahrhunderts manche große Veränderung seines Wirtschaftslebens erfahren. Die Bevölkerung hat trotz bedeutender Auswanderung stetig zugenommen; immer ausgedehnter wurden jene Landesteile, die nicht mehr im Landbau, sondern in der Industrie ihren Haupterwerb sehen. Die Landwirtschaft, die zwar mittelst Einführung intensiverer Wirtschaftsmethoden und besserer Viehrassen Fortschritte gemacht hat, klagt dennoch über einen Notstand, herbeigeführt durch Arbeitermangel und durch niedrige Getreidepreise. Letztere sind veranlaßt durch die starke Konkurrenz, welche seit Jahrzehnten die osteuropäische und nordamerikanische Getreideproduktion der deutschen auf den Absatzmärkten der letzteren, in England, Frankreich und der Schweiz geschaffen hat.

Die deutsche Industrie machte in den langen Jahren des Friedens namhafte Fortschritte. Die Wollindustrie namentlich, welcher das einheimische Rohprodukt nicht mehr genügt, schafft den besten Teil der deutschen Ausfuhr. Auch die Baumwoll- und Seidenindustrie sind nicht zurückgeblieben; doch waren die Fortschritte ungleich bedeutender bezüglich der Quantität, als hinsichtlich der Qualität der Produkte. Die Leinenindustrie führte erst spät Maschinenspinnerei ein, deren Gespinnst heutzutage noch nicht genügt. Großartig war bis in die neueste Zeit der Aufschwung der deutschen Eisen- und Stahlproduktion, unterstützt durch die bedeutende Steinkohlengewinnung aus den Kohlenbecken an der Ruhr und Saar. In ähnlichem Maße konnte sich eine Reihe anderer Industriezweige entfalten: die Glas-, Papier-, Zucker-, Chemikalien-, Bier-, Kurzwarenfabrikation u. a. Immer rascher ging die industrielle Entwickelung von statten, bis sie zur Krisis des Jahres 1873 führte.

Nicht minder als die Industrie gewann der Handel an Ausdehnung. Seit der Aufhebung der Kontinentalsperre wurden Wollen-, Baumwoll-, Seiden-, Eisen-, Stahlwaren, Chemikalien, Porzellan, Tabakfabrikate, Bücher, Papier, Spiritus, Zucker, Glaswaren, verschiedene Metallwaren &c. zu wichtigen Ausfuhrgegenständen; auch Getreide, Wein, Bier, Hopfen u. a. Die wachsende Industrie veranlaßte den Handel zu einer steigenden Zufuhr an Rohstoffen, namentlich Farb- und Gerbstoffen, Harzen, Häuten und Fellen; der wachsende Bedarf ließ auch die Einfuhr an Kolonialwaren immer größer werden. England, Frankreich, Holland und Amerika blieben die Länder, mit welchen Deutschland den lebhaftesten Verkehr trieb. Die steigende Spekulationslust ließ auch den deutschen Handel an der Überspekulation teilnehmen, welche 1857 zur Krisis führte. Banken- und Kreditanstalten entstanden im Übermaß; die Spekulation im Kolonialwarenhandel und in anderen Branchen überstieg die Grenzen des Vernünftigen. Als in Amerika 1857 eine Krisis ausbrach, wälzte sich ihre verheerende Wirkung auch nach England und Deutschland, und hier erlitt namentlich Hamburg schwere Verluste, wo eine Reihe der angesehensten Häuser fallierten. Leider währte die darauf eintretende Ernüchterung nicht lang genug, um vor der neuen Krisis von 1873 zu schützen.

Sein Verkehrswesen hat Deutschland rascher im Geiste des Jahrhunderts ausgebildet, als — mit Ausnahme Belgiens und Englands — die anderen europäischen Staaten. Wahrhaft glänzend ist namentlich die Ausbildung der deutschen Reederei und Frachtschiffahrt geworden. Unmerklich, ohne den Schutz einer Kriegsflotte, hat sich während der ärgsten politischen Zerrissenheit Deutschlands die deutsche Kauffahrtei in allen Meeren der Welt achtunggebietende Stellung erworben. Neben der britischen, nordamerikanischen und norwegischen Handelsflotte steht die deutsche jetzt in erster Linie.

Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens reichen in die dreißiger Jahre zurück. Doch hatten die ersten Unternehmungen teils mit der Befangenheit der Kapitalisten, teils mit einer gewissen Scheu der Regierungen zu kämpfen. Von 1840 an ging es besser; namentlich fanden in Preußen seit Friedrich Wilhelm IV. die Eisenbahnunternehmungen Begünstigung, zeigten auch dabei glänzende Rentabilität. Später, als manche übertriebene Spekulation das Vertrauen der Kapitalisten herabgestimmt hatte, verlangten die Bahnen, um entstehen zu können, staatliche Zinsgarantie, was begreiflicherweise die Unternehmungen in ein Abhängigkeitsverhältnis gegenüber dem Staate brachte. Die deutsche Kleinstaaterei und Exklusivität hinderte häufig die rasche Vollendung der Anschlußbahnen. Nach den politischen Stürmen von 1848 kam die Eisenbahnspekulation rasch wieder in Gang; auch die Staatsregierungen begannen teils selbst zu bauen, teils die Verwaltung fertiger Bahnen zu übernehmen. Das Jahr 1859 mit seiner kriegerischen Stimmung drückte die Spekulation nur vorübergehend. In den sechziger Jahren machte sich, glücklicherweise nur sporadisch, das System der General-Entreprise breit, von dem Berliner „Eisenbahnkönig“ Strousberg kurze Zeit mit Glück praktiziert. 1871 begann eine neue Periode für das deutsche Eisenbahnwesen; denn die Reichsverfassung gab die Möglichkeit zu einer viel einheitlicheren Gestaltung desselben. Hierdurch und durch Übernahme der Elsaß-Lothringischen Bahnen als Reichseisenbahnen wurde das Staatsbahnsystem sehr gekräftigt; dagegen erhielt die Privatspekulation durch die Krisis von 1873 einen schweren Stoß. 1873 ward auch das Reichseisenbahnamt als ständige Aufsichtsbehörde gegründet. Politische, finanzielle und volkswirtschaftliche Motive ließen in den folgenden Jahren die Frage einer Umwandlung sämtlicher deutscher Eisenbahnen in Reichseisenbahnen auftauchen. Diese größte unter allen wirtschaftlichen Fragen, welche in neuerer Zeit an das deutsche Volk und seine Regierung herantrat, ist jetzt wieder in den Hintergrund gerückt. Große Fortschritte dagegen machte die Verstaatlichung der Eisenbahnen durch die Regierungen der Einzelstaaten.

Auch auf das Geld- und Kreditwesen nahm

die politische Neugestaltung Deutschlands bedeutenden Einfluß. Bis 1873 galt als Münzeinheit in Norddeutschland der Thaler, in Süddeutschland der Gulden; Hamburg, Bremen und Lübeck hatten abweichende Münzeinrichtungen; es liefen eine Reihe der verschiedensten Scheidemünzen, zum Teil schlecht geprägt und äußerst abgenützt, um. Die Gründung des Reiches schuf hierin eine vollständige Änderung. Der Übergang von der vormaligen Silber- zur Goldwährung konnte mit Hilfe der französischen Kriegskostenentschädigung überraschend schnell geschehen, und das Reichsbankgesetz löste die Bankfrage für Deutschland auf eine im ganzen befriedigende Weise. Auch Maß und Gewicht, vorher völlig ungleichartig, wurden seit 1872 einheitlich geregelt.

Während eine einheitliche Handels- und Wechselgesetzgebung schon in den Tagen des deutschen Bundes stattgefunden hatte (Deutsches Handelsgesetzbuch 1861, Allg. deutsche Wechselordnung 1847), schuf das Reich noch einen obersten Gerichtshof zu Leipzig.

Mit der einheitlichen Regelung des Handels und Verkehrs in der Gewerbegesetzgebung, des Geld- und Kreditwesens, mit dem Schutze, den der deutsche Handel durch die politische Macht des Reiches, die deutsche Seeschiffahrt durch die deutsche Flotte fand, schienen die äußeren Bedingungen zu einer glänzenden Entfaltung des deutschen Wirtschaftslebens gegeben zu sein, als man durch die große Handelskrisis des Jahres 1873 plötzlich und in schmerzlicher Weise enttäuscht ward. Mannigfache Ursachen wirkten zusammen, um diese Krisis herbeizuführen.

Der flotte Absatz, dessen manche Industrieen, namentlich die Eisenindustrie und der Maschinenbau, diese hauptsächlich wegen der vielen und großen Eisenbahnbauten, sich zu erfreuen hatten, führte gegen Ende der sechziger Jahre zu einer gewaltigen Überspekulation. Als zu der günstigen Absatzgelegenheit seit 1871 noch der Überfluß an Kapital infolge der französischen Milliardenzahlung kam, kannte die Unternehmungslust bald weder Maß noch Ziel. Die Gründung von Fabriken, Banken, Eisenbahnen wurde in Deutschland gewerbsmäßig betrieben. Zahllose Etablissements, die bisher in einem mäßigen Umfange einen ziemlich stetigen und steigenden Absatz gefunden hatten, fanden sich plötzlich veranlaßt, auf Grund eines momentan sehr gesteigerten Absatzes ihre Anlagen zu vergrößern, ihren Betrieb zu erweitern. Wo das nicht durch die ursprünglichen Unternehmer geschah, sorgten die Gründer dafür, indem sie Privatetablissements kauften, in Aktienunternehmungen verwandelten und vergrößerten. Neue, ungekannte Sorten von Unternehmungen tauchten auf. So u. a. die Maklerbanken, Baubanken &c., letztere als Ursache und Wirkung sinnloser Bauspekulation. Nicht wenig hatte zu dieser Überspekulation das Bewußtsein des erkämpften Reichtums, der eroberten Machtstellung und gesicherten friedlichen Zukunft beigetragen. Riesige Summen flossen aus der Kriegsentschädigung in die Kanäle der Industrie zur Wiederherstellung verbrauchten Kriegsmaterials; die Eisenbahnen mußten ihr während des Krieges abgenütztes Material herstellen; Festungsbauten, strategische Bahnen, die Marine u. s. w., alles das gab der deutschen Industrie ein reges Feld der Thätigkeit. Die Spekulation trieb Mißbrauch damit. Man hielt die vergängliche Konjunktur für dauernd und wirtschaftete in diesem Sinne darauf los. Der Unternehmungseifer wurde zur tollen Spielsucht; die Gründungen überstürzten sich; die Erfolge einzelner wurden zur ökonomischen Lockung für die Mehrheit. Wer noch keinen Erfolg erzielt hatte, lebte wenigstens so, als hätte er schon welchen erreicht. Der Luxus stieg maßlos, ebenso die Preise von Bauplätzen, Häusern, Luxusartikeln, die Löhne &c. So stand man in Deutschland auf der Höhe der Überspekulation, als der große Krach in Österreich 1873 die Schöpfungen der dortigen Überspekulation in grauenhaftem Sturze zusammenbrechen ließ. Ein ähnlicher, wenn auch nicht so bedeutender Zusammensturz folgte sofort in Deutschland. Überall sahen die Unternehmungen, daß sie zu weit gegangen waren, der gehoffte Absatz blieb mit einemmale aus. Kleinmut und Verzagtheit traten an die Stelle schwindelnder Hoffnung; man hielt sich für arm und verloren. In dieser gedrückten Stimmung befand sich die deutsche Volkswirtschaft Jahre lang, und ihr ist es auch zum Teil zuzuschreiben, daß in der Folge von seiten der deutschen Industriellen eine Umkehr der bisherigen Handelspolitik zum System des Schutzzolles verlangt wurde. Man kam zu der Anschauung eines nationalen Notstandes, welchem durch Reformen abgeholfen werden müsse; und die bisherige freihändlerische Wirtschaftspolitik wurde allgemein eine verfehlte genannt. Der deutsche Reichskanzler kam diesem allgemeinen Verlangen durch ein finanzielles und wirtschaftspolitisches Programm entgegen, ausgehend von dem Gedanken der allgemeinen Zollpflicht; und unter seiner energischen Mitwirkung wurde 1879 eine Erhöhung der bisherigen Zölle durchgeführt. Andere wirtschaftliche Pläne, wie die Umwandlung der deutschen Bahnen in Reichseisenbahnen, das Tabakmonopol scheiterten.

Als charakteristisches Merkmal der neuesten deutschen Wirtschaftsgeschichte darf endlich noch die wachsende Bedeutung der Arbeiterfrage bezeichnet werden. Sie führte in den Kreisen der Arbeiterbevölkerung zu einer steigenden sozialdemokratischen Agitation, während anderseits Reichsregierung und Reichstag durch die verschiedenen Arbeiterversicherungs-Gesetze (1883—89) und durch ein Arbeiterschutzgesetz (1891) mit friedlichen Reformen vorgingen. Das Gefühl einer gewissen räumlichen Beengtheit ließ den Wunsch nach deutschen Kolonieen stets dringender werden. Unter energischer Mitwirkung großer hamburgischer Handelshäuser wurde denn auch bald nach der Gründung des Reiches der Gedanke der Kolonisation verfolgt. Die Erwerbung der Samoa-Inseln zerschlug sich; dagegen wurden 1884 die Gebiete von Angra Pequena und Kamerun an der Guineaküste unter den Schutz des Reiches gestellt und eine Deutsch-afrikanische Handelsgesellschaft gebildet. In demselben Jahre tagte auch die Kongokonferenz zu Berlin, und es wurden

unter dem Vorsitze des Reichskanzlers die völkerrechtlichen Verhältnisse des Kongostaats fixiert. 1884 und 1885 hatte die deutsche Marine Veranlassung, in kurzen Kämpfen gegen räuberische Negerstämme die Achtung vor der deutschen Flagge in Westafrika zur Geltung zu bringen. Ferner wurden seit 1885 auch noch Gebiete in Südwestafrika, in Südostafrika, das Witugebiet in Ostafrika und das Kaiser-Wilhelms-Land auf Neuguinea unter den Schutz des Reiches gestellt und (1885) eine Neuguinea-Kompagnie mit kaiserlichem Schutzbrief versehen. In der Südsee wurde der Bismarckarchipel unter Reichsschutz genommen. In Ostafrika ward (1890) die britische und deutsche Interessensphäre vertragsmäßig abgegrenzt, und vom Sultan von Sansibar ein Küstenstrich vertragsmäßig an Deutschland abgetreten, während gleichzeitig Großbritannien die Insel Helgoland an das Reich abtrat. Mit Österreich-Ungarn und Italien wurden wichtige Handelsverträge abgeschlossen (1891).

Österreich-Ungarn. (Kaisertum seit 1804.) Österreich ist ein Ackerbaustaat. Am Anfange des jetzigen Jahrhunderts konnten bloß Böhmen und Mähren Industrieprodukte exportieren. Der wirtschaftliche Aufschwung wurde durch Kriege seit der französischen Revolution vielfach gehemmt; der Handel litt durch die Kontinentalsperre, welche jedoch die Baumwollindustrie aufblühen ließ. Auch der Kriegsbedarf ließ einzelne Industrieen (Woll- und Metallindustrie) lohnende Thätigkeit finden. Als nach Aufhebung der Kontinentalsperre fremde Produkte den österreichischen Markt überschwemmten, und die durch den Krieg geschaffene Nachfrage nach Tuch und Kriegsmaterial wegfiel, sah man sich genötigt, 1817 die Schutzzölle so zu erhöhen, daß auswärtige Fabrikate fast völlig ausgeschlossen wurden. Durch diese Verschärfung des Prohibitivsystems kamen die böhmische Glas- und Baumwollindustrie, die mährische Tuchfabrikation, die steiermärkische Eisen- und Stahlmanufaktur zur Blüte und errangen sich auswärtige Absatzgebiete. Wien legte die Keime seiner später so glänzend entfalteten Luxusindustrie; Triest wurde auf Kosten des sinkenden Venedig lebhafter Stapelplatz für den Mittelmeerhandel. Leider wirkte dem wirtschaftlichen Gedeihen seit Anfang des Jahrhunderts der trübselige Zustand der österreichischen Finanzen entgegen. Die napoleonischen Kriege bürdeten dem Staate eine kolossale Schuldenlast auf, welche 1811 zum Staatsbankrott führte, indem 1390 Mill. fl. Papier- und Kupfergeld plötzlich auf den fünften Teil ihres vormaligen Wertes reduziert wurden. Eine unselige auswärtige Politik nötigte zudem den Kaiserstaat fortwährend zu großen militärischen Anstrengungen; die innere Politik wußte bis 1848 weder die nationalen Unterschiede der einzelnen Kronländer gründlich abzuschleifen, noch berechtigten Forderungen der Völker Rechnung zu tragen. Die Revolution des Jahres 1848, der ungarische und italienische Feldzug von 1849, der zweite italienische Feldzug von 1859 vermehrten die finanzielle Bedrängnis, während des Kaiserreichs unermeßlicher Reichtum an Rohprodukten nicht hinreichend ausgebeutet werden konnte. 1852 ging man vom bisherigen Prohibitivsystem zu einem mäßigen Schutzzollsystem über. Seit jener Zeit datieren auch manche andere Bestrebungen der Regierung zu gunsten des Handels und Verkehrs: die Verbesserung der Verkehrsmittel, Aufhebung von Schiffahrts- und Zwischenzöllen, Verkauf von Domänen, Begünstigung von Dampfschiffahrtsgesellschaften auf der Donau und dem Mittelmeer. In der Folge strömte massenhaft Kapital aus Deutschland, England, Frankreich und Holland nach Österreich und führte eine gesteigerte Spekulation herbei, die in der Krisis von 1857 herbe Enttäuschung fand. Österreich war auf dem Wege, seine Finanzen zu ordnen, als es durch den italienischen Krieg von 1859, der die Lombardei kostete, daran verhindert ward. 1860 ward das konstitutionelle System eingeführt. Seitdem hat manche Bedrängnis, bald in den inneren Verhältnissen, bald in den äußeren Beziehungen des Kaiserstaats dessen wirtschaftlichen Aufschwung gestört. Der Krieg von 1866 forderte neue finanzielle Opfer und kostete abermals eine Provinz sowie die Stellung Österreichs in Deutschland. Fortan zeigte sich auch, wie schwer es ist, die nationalen Gegensätze der einzelnen Kronländer zu versöhnen. Unablässig folgten sich die verschiedensten und redlichsten Versuche, den Kaiserstaat mit seiner Mannigfaltigkeit von Nationalitäten, von wirtschaftlichen, politischen, militärischen und religiösen Interessen zu regieren. Man war genötigt, 1867 zum System des Dualismus zu greifen, um die westliche und die östliche Reichshälfte gesondert zu behandeln. Das führte zu neuen Schwierigkeiten. Durch den Berliner Vertrag vom 13. Juli 1878 sind die türkischen Provinzen Bosnien und Herzegowina der österreichisch-ungarischen Regierung zur militärischen Besatzung und Verwaltung überlassen. Dadurch gewann Österreich-Ungarn ein fruchtbares und schönes, wenn auch unter der Türkenherrschaft etwas herabgekommenes Gebiet.

Von den einzelnen Zweigen der österreichisch-ungarischen Volkswirtschaft konnte die Landwirtschaft, welche dreiviertel der Bevölkerung beschäftigt, im 19. Jahrhundert Fortschritte machen, weil die zunehmenden Eisenbahnverbindungen den Getreidelandschaften diesseits und jenseits der Leitha immer größere Absatzgebiete erschlossen. Dagegen fand der Übergang zu intensiveren Wirtschaftsmethoden vielfache Hindernisse in dem exzessiven und wechselnden Klima der östlichen Länder und in der mangelnden Ausbildung des landwirtschaftlichen Kredits. Der jeweilige Ausfall der ungarischen Getreideernte wurde zum entscheidenden Ereignis in der Wirtschaftsgeschichte der einzelnen Jahre.

Die Industrie blieb in den Alpenlandschaften, ferner in Kroatien, Slavonien, Galizien, der Bukowina, Siebenbürgen u. a. beim handwerksmäßigen Betrieb stehen, während sie in Niederösterreich, in Böhmen, Mähren und Schlesien an allen Umgestaltungen der modernen Weltindustrie teilnahm und in diesen Ländern auf der Höhe der Zeit steht.

Dies gilt namentlich von der Maschinenfabrikation, von der Baumwollindustrie (nordöstl. Böhmen), der Wollindustrie (Mähren, Böhmen), von der Möbelstoff-, Teppich- und Shawlfabrikation (Wien), der Glasindustrie und der steirischen Eisenindustrie.

Der Handel fand das größte Hindernis einer lebhafteren Entfaltung in der Sistierung der Barzahlungen der Bank und in den damit verbundenen unaufhörlichen Schwankungen des Gold- und Silberagio. Trotzdem stieg von 1841—1884 der Betrag der Einfuhr von 101 Mill. fl. auf 625 Mill. fl., der Ausfuhr von 106 Mill. auf 701 Mill. fl.

Seit man 1852 vom Prohibitiv- zum Schutzzollsystem übergegangen war und 1856 und 1858 weitere Zollermäßigungen eingeführt hatte, ging man auf dem Wege der Zollreform weiter. Dem Handelsvertrag mit dem deutschen Zollverein 1865 folgten Handelsverträge mit England 1865, mit Frankreich 1866, mit den Niederlanden, Belgien, Italien 2c. In diesen Verträgen wurde die gegenseitige Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nationen zugestanden. Demnach unterscheidet man in der neuesten österreichischen Handelsgeschichte die Periode des Prohibitivsystems von 1831—1851, jene des Hochschutzzolls von 1851 bis 1865 und jene der Handelsverträge seit 1865. In letzter Zeit ist man wieder zu autonomen Zollgesetzen übergegangen, seit 1892 aber wieder zum Abschluß von Handelsverträgen veranlaßt gewesen.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens begann man früh mit bemerkenswerten Fortschritten. Österreich besaß die erste Eisenbahn des Kontinents, die 1825—1832 erbaute Budweis-Linz-Gmundener Pferdebahn. 1841 ging man an die Anlage von Staatseisenbahnen, deren erste Strecken seit 1844 eröffnet wurden. Leider verließ man das Staatsbahnsystem bald wieder und verkaufte seit 1854 wertvolle Staatsbahnen an ausländische Gesellschaften. Die folgende Zeit der Privatbahnen hatte sich reichlichen Zuflusses von ausländischem Kapital zu erfreuen. Namentlich seit 1866 ward der Eisenbahnbau ein Gegenstand vielfach übertriebener Spekulation, begünstigt durch das System der Zinsgarantie und Steuerbefreiung, durch die Gründergewinnste, durch die Schwankungen der Valuta und durch die Generalentreprise, so daß 1873 die Eisenbahnunternehmungen sehr bedeutend in die wirtschaftliche Krise hineingezogen wurden. In technischer Hinsicht erwarben sich die österreichischen Eisenbahnunternehmungen entschiedene Verdienste durch Überwindung der großartigsten Schwierigkeiten bei dem Bau über den Semmering und den Brenner. Auch andere Gebirgsbahnen, so die Pontebbabahn, die Arlbergbahn sind erwähnenswert.

Seit den vierziger Jahren ist auch ein reges Leben im Seehandel des Adriatischen Meeres bemerkbar. Die Gründung des Österreichischen Lloyd, einer Seeschiffahrtsgesellschaft in Triest, hat das Hauptverdienst dabei. Durch den von Triest ausgehenden Seeverkehr gelang es Österreich, im Verkehr nach der Levante festen Fuß zu fassen und einigen seiner Industrieprodukte lohnende Ausfuhr nach Amerika zu eröffnen, während Venedig mehr und mehr seitab gedrängt ward. Triest war eine Zeitlang entschieden die Beherrscherin des adriatischen Handelsgebiets; jetzt hat der adriatische Verkehr eine gefährliche Konkurrenz durch die Ausdehnung des italienischen Eisenbahnnetzes bis Brindisi erhalten, sowie durch die Gottthardbahn, welche Genua genützt hat, auf Kosten der adriatischen Seeplätze.

Im Kredit- und Bankwesen hat Österreich ernste und schmerzliche Erfahrungen gemacht. Die Österreichische Nationalbank wurde 1816 gegründet. Sie sollte bestimmungsgemäß nicht allein die gewöhnlichen Bankgeschäfte und das Hypothekengeschäft pflegen, sondern auch mit den Staatsfinanzen in Verbindung treten. Der Staat wurde Schuldner der Bank und begünstigte dagegen die Annahme ihrer Noten im Verkehr. Bis 1848 konnte sie die Barzahlung aufrecht erhalten. Damals erfolgte eine beschränkte Einstellung der Barzahlungen. 1859 und 1866 wollte die Bank die Barzahlung wieder einführen, wurde jedoch daran durch die Kriege und neue Ansprüche des Staates verhindert.

Seit dem Ausgange der sechziger Jahre entwickelte sich eine krankhafte Thätigkeit auf dem Gebiete des Bankwesens, parallel laufend mit dem Gründungsfieber im Gebiete der Eisenbahn- und Industriespekulation und mit diesem zu der Krise von 1873 führend.

Diese Krise, in Österreich unter dem Namen „der große Krach" bekannt, traf zusammen mit der wohlgelungenen internationalen Ausstellung des genannten Jahres. Diese Krise hatte ihren Grund in einer grandiosen Überspekulation, welche im Jahre 1872 ihren Höhepunkt erreichte. In diesem Jahre wurden in Österreich 376, in Ungarn 585 Aktiengesellschaften konzessioniert. Die Krisis brach im Mai 1873 mit verheerender Gewalt aus, ergriff zuerst die Börsenspekulation, dann aber auch die Industrie und das Eisenbahnwesen, und brachte die solidesten Unternehmungen in Not. Von vielen Hunderten von Aktiengesellschaften, welche bis 1873 gegründet worden waren, machten eine Menge Bankrott, andere lösten sich auf, wieder andere verschwanden ohne weiteres Lebenszeichen.

Man war eben auf dem Gebiete der Industrie und des Handels mit überstürztem Eifer vorgegangen. Dieser Eifer war bestrebt gewesen, mit einem Schlage Österreich aus einem Ackerbaustaat in einen Industrie- und Handelsstaat zu verwandeln. Man hatte Eisenbahnen gegründet, die nicht den hinreichenden Verkehr hatten, um rentabel zu sein und die in der Folge als „notleidende Bahnen" dem Staate auf dem Halse lagen; man hatte Banken gegründet, für deren Thätigkeit sich keine genügende wirtschaftliche Grundlage fand; Baugesellschaften, deren Bauobjekte für die derzeitige Entwickelung Österreichs und besonders Wiens übertrieben waren; Fabriken, denen kein hinreichendes Absatzgebiet die Existenz garantierte. Die reichen Ernten der Jahre 1867 und 1868 hatten durch ihre Steigerung des Bewußtseins eines großen nationalen Wohlstandes viel zu dieser Überspekulation beigetragen. Man

hatte die eigene Kapitalkraft überschätzt; der Privatkredit war überspannt und mißbraucht worden; die weitesten Kreise hatten sich ohne alles Verständnis und voll sanguinischer Hoffnung am Börsenspiel beteiligt und ihre Ersparnisse oder Leihkapitalien einer unberechtigten Spekulation auf Kosten der legitimen Produktion zugeführt; die Überschätzung der eigenen Konsumtionskraft hatte zu einem übertriebenen Luxus geführt. Auch die schwankende Valuta, welche dem schwindelhaften Unternehmungsgeiste Vorschub leistete und der Milliardenstrom aus Frankreich nach Deutschland, sowie die übertriebenen Hoffnungen, welche man sich von den Erfolgen der Weltausstellung machte, hatten an jener Überspekulation ihren Teil.

Mit dem Blicke auf den Schimmer seiner Weltausstellung mußte das österreichische Volk nach der Maikatastrophe zu der Einsicht kommen, daß seine Hoffnungen verfrüht, seine Unternehmungen verfehlt, seine Kapitalien zum Teil verloren waren. Eine tiefe Niedergeschlagenheit bemächtigte sich aller Kreise, als die Kurse zahlloser Aktienunternehmungen plötzlich von ihrer schwindelnden Höhe stürzten. Man rief nach Staatshilfe, und der Staat wie die Privatkreise thaten ihr möglichstes, um den Sturz zu lindern; die Bankakte wurde suspendiert. Aber es half nichts mehr. Ein Bankhaus ums andere fallierte, bis am 9. Juni die Krisis ihren Kulminationspunkt erreichte. Von da ab kam man allmählich zur Besinnung hinsichtlich der Mittel, welche helfen könnten. Aber eine furchbare Niedergeschlagenheit folgte, welche jahrelang dauerte. Börse, Banken, Handel und Industrie waren in ihrem Selbstvertrauen aufs tiefste erschüttert. Nach mehrjähriger Stagnation schien die Gründung der Länderbank, welche ausländisches Kapital ins Land führte, ein Hebel wiedererwachender Spekulation zu werden. Aber man war klug und vorsichtig geworden; der Ursprung der Länderbank und ihre Verwandtschaft mit der berüchtigten Union generale waren verdächtig; im österreichischen Reichsrat ergingen frühzeitige Warnungen. So konnte die französische Börsenklemme von 1882 auf Österreich keinen bedeutenden Einfluß nehmen. In den nächstfolgenden Jahren bewährten die unerschöpflichen Produktivkräfte der österreichisch-ungarischen Länder sich wieder; eine neue Periode des Aufschwunges trat ein. Das durch Österreich besetzte und verwaltete Bosnien wurde mit Eisenbahnen versehen. Nach langer Verwirrung der Geldverhältnisse konnte man endlich im Jahre 1892 an eine gründliche Regelung der Valuta-Frage gehen und die Goldwährung einführen.

Frankreich. Die französische Revolution legte die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes einige Jahre lang völlig brach und schuf durch die heillose Menge von Papiergeld (Assignaten), das die Regierung ausgab, eine großartige Verwirrung im Geldwesen. Die Assignaten sanken so sehr im Werte, daß man im Jahre 1796 für einen Louisdor in Gold 7200 Fr. Assignaten erhielt. Hierauf wurden die Assignaten durch ein anderes Wertpapier mit Zwangskurs ersetzt. Diese Maßregel verursachte kolossale Verluste an Volksvermögen. Aber es kam noch schlimmer. 1797 mußte man die Staatsschuld um $^2/_3$ herabsetzen. Damit war der französische Staatshaushalt völlig bankrott; der Handel überall gehemmt, die beste Kolonie, St. Domingo, von Negerrevolutionen verheert; die Industrie ging zurück, Kapitalien wanderten aus, und die Arbeitskräfte wurden durch den Krieg absorbiert. Die kurze Zeit der Ruhe nach dem Frieden von Amiens (1802) hatte kaum Gelegenheit geboten, die ausländischen Verbindungen wieder anzuknüpfen, als neuerdings der Krieg entbrannte. Die Kontinentalsperre Napoleons ließ zwar die französische Rohproduktion und Industrie sich erholen, vernichtete aber dafür den Seehandel völlig. Man bestrebte sich während der Kontinentalsperre mit Erfolg, Ersatz für die abgeschnittene Zufuhr an Kolonialwaren zu finden; der einheimische Anbau von Tabak, Waid und Krapp, die Einführung der Rübenzuckerfabrikation zeugen dafür. Die französische Industrie fand einigen Ersatz für die verschlossenen überseeischen Handelsgebiete darin, daß Frankreich den besiegten europäischen Ländern seine Fabrikate aufdrängte. Trotzdem erhob sich die Ausfuhr von 1815 kaum über den Durchschnittswert der Ausfuhren von 1763 bis 1776.

Nach den Kriegsjahren erholte das reichgesegnete Land sich rasch. Besonders der Landbau gewann an Reichhaltigkeit seiner Erträge, so daß Frankreich, welches früher immer Getreide eingeführt hatte, nunmehr nicht bloß seinen Bedarf deckte, sondern in guten Erntejahren sogar exportieren konnte. Die Industrie blühte trotz des Mangels an Steinkohlen unter dem Schutze des seit 1822 eingeführten Zolltarifs empor und zeigte wie die britische das Bestreben nach bestimmter Lokalisierung. Auf den hohen Schutzzoll von 1822 antworteten allerdings die anderen Länder ebenfalls mit Zollerhöhungen, was eine bedeutende Verminderung des franz. Weinexports bewirkte und die Seidenindustrie schädigte.

Die reaktionäre Regierung der auf Napoleons Sturz folgenden Bourbonenkönige Ludwig XVIII. und Karl X. führte 1830 zur Vertreibung des letzteren (Julirevolution) und zur Erhebung des Hauses Orleans unter Louis Philipp. Mit den Orleanisten aber kamen Börsenspiel und Bestechlichkeit in das französische Staatleben. Trotz der Begünstigung der Kapitalisten und Industriellen konnte sich der „Bürgerkönig" nicht halten; er fiel 1848; Frankreich ward wieder für kurze Zeit Republik, um durch die Dezemberrevolution 1852 zum zweitenmal ein Kaisertum zu werden. Napoleon III. wußte den wirtschaftlichen Interessen Frankreichs zu schmeicheln. Ein blendender Luxus schaffte der Industrie reichlichen Absatz; die Arbeiter wurden gehätschelt. Glänzende militärische Erfolge in China, Rußland, Italien hoben das Selbstbewußtsein der Nation und ließen die Korruption und Fäulnis übersehen, welche die Spitzen des Staatswesens ergriffen hatte. Das Kaiserreich wurde die Blütezeit des Börsenspiels — obenan der Pariser Crédit Mobilier der Herren Pereire. Aber es verstand zu blenden, in Sachen

der auswärtigen Politik wie in wirtschaftlichen Angelegenheiten. Die Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 entfaltete einen geradezu märchenhaften Glanz; sie war das Schönste, was das Kaiserreich zustande brachte. Drei Jahre später ging es unter dem Jammer und den Flüchen Frankreichs zu grunde, und die Republik ward aufs neue proklamiert. Sie konnte die rasche wirtschaftliche Erholung des Landes schon in einer wohlgelungenen Weltausstellung 1878 zeigen.

Im ganzen charakterisiert ein übertriebenes Schutz- und Prohibitivsystem die französische Handelspolitik. Man suchte seit Menschenaltern möglichst viel von den wirtschaftlichen Verhältnissen des Volkes bureaukratisch zu bevormunden oder zu regeln. Freilich fehlte es auch nicht an gegenteiligen Stimmen. Schon 1846 diskutierte man in Frankreich die Freihandelsfrage; selbst die Regierung schien freihändlerischen Regungen geneigt. Aber trotz der Bemühungen hervorragender Männer wie Bastiat, M. Chevalier, Garnier und Wolowski fanden die Bestrebungen der Freihandelspartei keine hinreichende Unterstützung. Erst die Industrieausstellungen von London und Paris hatten einigen Erfolg zu gunsten des Freihandelssystems; Kaiser Napoleon III. war kein so starrer Protektionist wie die früheren Regierungen, was schon der Abschluß der Handelsverträge mit England, Belgien und dem deutschen Zollverein zeigt. Im Prinzip wurde das Protektionssystem bis 1860 festgehalten; ein kaiserliches Programm vom 5. Januar 1860 aber proklamierte feierlich eine große Änderung; inauguriert wurde sie durch den Handelsvertrag mit England mit einer Zollermäßigung von 25% und Aufhebung der Einfuhrverbote. In den Jahren 1871 und 1872 folgte aber eine schutzzöllnerische Reaktion, die jetzt auch auf Deutschland zurückwirkt.

Von den einzelnen Zweigen der französischen Volkswirtschaft hat die Landwirtschaft durch die Revolution von 1789, welche die Verhältnisse des Grundbesitzes gänzlich umgestaltete und denselben zerstückelte, wesentlich andere Lebensbedingungen erhalten. Der Getreidebau nahm rascher zu, als die Viehproduktion. Der Weinbau Frankreichs, ein unschätzbarer Reichtumsquell für das Land, erlitt seit der Revolution viele empfindliche Schwankungen. Von 1788 stieg die ganze Ernte von 27 Mill. Hektoliter bis $54^1/_2$ Mill. Hektoliter im Jahre 1845. Nach 1850 kam die Traubenkrankheit und verringerte das Erträgnis 1854 bis auf 10 Mill.; dann stieg es wieder bis auf 72 Mill. Hektoliter im Jahre 1868. 1875 ergab sogar ein Erträgnis von 83,6 Mill. Hektoliter; seitdem aber ist infolge von Traubenkrankheiten Erträgnis und Export in einer erschreckenden Weise gesunken. Man warf sich auf die künstliche Weinfabrikation aus ausländischen Weinbeeren.

Die französische Industrie hat, seit die Revolution das Prinzip der Gewerbefreiheit proklamierte, dieses Prinzip erhalten und verdankt ihm, neben dem Geschmack und Geschick der Franzosen, ihre heutige Weltstellung. Doch hat auch die Zollgesetzgebung durch Eingangszölle auf ausländische Fabrikate und durch Rückzölle für in Frankreich aus ausländischen Rohstoffen gefertigte Produkte viel zu gunsten der einheimischen Industrie gewirkt. Das Meiste und Beste aber verdankt die französische Industrie nicht den Regierungen des französischen Volkes, sondern ihm selbst. Der Vorsprung namentlich, den die französische Kunstindustrie vor den konkurrierenden Bestrebungen der ganzen Welt voraus hat, ist entschieden ein nationales Verdienst. Der gute Geschmack ist in Frankreich Eigentum der Masse, des ganzen Konsumtionspublikums, nicht bloß einzelner, wie dies anderwärts der Fall ist.

Der Handel Frankreichs hielt in der letzten Periode gleichen Schritt mit der industriellen Entwicklung, so daß Frankreich jetzt neben Großbritannien und den Vereinigten Staaten an der Spitze des Welthandels steht. Der auswärtige Handel insbesondere, welcher zehn Jahre nach dem Pariser Frieden zwischen 390—400 Mill. Fr. geschwankt hatte, stieg 1883 auf 5886 Mill. Fr. Einfuhr und 4561 Mill. Fr. Ausfuhr.

Das Kreditwesen Frankreichs hat sich im ganzen normal entwickelt. Den ersten Rang unter den Banken behauptet die Bank von Frankreich, welche vom Jahr VIII (nach der Zeitrechnung der Republik) als unabhängige Anstalt besteht. Die Regierung hatte sie durch Zeichnung von 5000 Aktien unterstützt. 1803 erhielt sie das ausschließliche Privilegium, Scheine auf Sicht und auf den Inhaber auszustellen, auf 15 Jahre. Ihr Kapital wurde mehrmals erhöht, auch wieder vermindert, ihr Privilegium öfter verlängert, zuletzt bis zum Jahre 1897. Sie hat alle politischen und volkswirtschaftlichen Krisen glücklich überstanden. — Der Pariser Crédit Mobilier, 1852 unter kolossalem Lärm gegründet, hat sich an zahlreichen großen Unternehmungen beteiligt; er nahm jedoch ein erfolg- und ruhmloses Ende. Frankreich hat in jüngster Zeit mehrere Kreditkrisen erlebt, welche sich aber meist nur auf die Börsenkreise erstreckten, so 1882 den Zusammenbruch der Bontouxschen Gründungen.

Die Eisenbahn-Ära Frankreichs begann 1828; damals war die Linie St. Etienne-Andrezieux die erste, welche in Betrieb gesetzt ward. Bis 1842 nahm das französische Eisenbahnwesen nur langsamen Fortgang; ein Gesetz von 1842 aber gab ihm lebhafte Impulse, indem es die Herstellung eines ausgedehnten Bahnnetzes unter Zusammenwirken des Staats, der Departements, der Gemeinden und der Privatindustrie anordnete. Das lebhafteste Baujahr war 1857; damals wurden 1262 Kilometer neu eröffnet.

Das Gesetz von 1842 hatte die Zahl der Kompanieen nicht beschränkt, was eine Isolierung der eröffneten Linien und Unternehmung derselben durch viele kleinere Gesellschaften zur Folge hatte. Das dadurch veranlaßte Umspedieren war teuer und zeitraubend, die Tarife von Linie zu Linie verschieden. Diese Übelstände ließen eine Verschmelzung (Fusion) der vielen kleinen Unternehmungen in wenig größere wünschenswert erscheinen. Die Fusion vollzog sich in den Jahren 1852—57, wobei sich die Gesellschaften auf Grund ihrer geographischen Zusammen-

gehörigkeit vereinigten, so daß in der Hauptsache 1857 nur noch 6 große Gesellschaften vorhanden waren: die Nordbahn, die Ostbahn, die Westbahn, die Südbahn, die Orleansbahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, daneben eine Zahl von Bahnen untergeordneten Ranges.

Als 1858 die französischen Bahnen von einer großen Handelskrise überrascht wurden, sah sich der Staat genötigt, dem Kredit der Eisenbahnunternehmungen zu Hilfe zu kommen, um den Ausbau der projektierten Linien zu ermöglichen. Es wurde Zinsgarantie für die noch zu bauenden Linien bewilligt. Seither heißen die Linien mit Zinsgarantie das „neue Netz" im Gegensatze zu dem alten.

Das eingeschlagene System der Konzentration, welches einer kleinen Zahl von Kompanieen das Privilegium zu Eisenbahnunternehmungen gegeben hatte, konnte nicht festgehalten werden. Die nicht in Bereich der großen Linien gezogenen Gegenden sahen sich vernachlässigt; 62 Departements verlangten die gesetzliche Bewilligung zur Erbauung von Eisenbahnlinien ohne Genehmigung der großen Gesellschaften, worauf 1865 durch Gesetz die „Eisenbahnen von Lokalinteresse" geschaffen wurden.

Ein Totalüberblick über die Entwicklung Frankreichs seit der Revolution zeigt unverkennbar mehr Licht als Schatten. Die großen Errungenschaften der Revolution von 1789: Befreiung des Grundbesitzes von feudalen Beschränkungen, Gewerbefreiheit, Freizügigkeit, Teilbarkeit des Grundbesitzes sind, so oft auch nachher die Regierungsformen wechselten, dem französischen Volke unangetastet verblieben. Die Freiheit der Verehelichung und die Gewerbefreiheit haben nirgends zu einer Übervölkerung oder zu Klagen wegen Überfüllung der Gewerbe geführt. Die Teilbarkeit des Grundeigentums hat selbst dort, wo sie am weitesten getrieben ist, keineswegs ungesunde Verhältnisse entstehen lassen, sondern nur eine möglichst rationelle Bearbeitung des Bodens veranlaßt. Das Schutzzollsystem hat sich vielfach, doch keineswegs überall, als fruchtbringend erwiesen; gerade jene Zweige der französischen Industrie, welche am meisten Schutz genossen, waren trotzdem öfter nicht im stande, die englische Konkurrenz zu bestehen. Die übermäßige Zentralisation dagegen, die ohne Berücksichtigung eines selbständigen politischen Lebens der Provinzen und des platten Landes alle Fäden dieses Lebens in den Händen der Regierung und in Paris zusammenlaufen ließ; die einseitige Beförderung der Städte auf Kosten des platten Landes, wodurch die Bevölkerung des letzteren immer mehr den Städten zuströmt; die mangelhaften Fortschritte der Volksbildung in den Provinzen; das drückende Maß der öffentlichen Lasten; seit 1871 auch die Revanchegelüste: das sind die Übelstände, welche aus dem politischen Gebiete herüber ihre Schatten in die wirtschaftliche Thätigkeit des Volkes werfen.

Der beständig auf Paris als das Herz der Welt gerichtete Blick der Nation, ließen jene Bedingungen übersehen, unter welchen man festen Fuß und achtunggebietende Stellung in fremden Ländern und Weltteilen sich erwirbt; daher die Unfähigkeit des Franzosen zum Kolonisieren, trotz militärischer Tüchtigkeit; daher auch die verhältnismäßig mangelhafte Entwickelung der französischen Handelsflotte, neben einer großartigen Kriegsflotte.

Die Bemühungen der Nation, ihre Wehrkraft nach den furchtbaren Schlägen von 1870 wieder zu einer achtunggebietenden Höhe zu heben, führten zwar zu enormen Opfern, so daß die französische Schuldenlast jetzt auf 31645 Millionen geschätzt wird; aber der Volksreichtum erträgt geduldig diese Last. Einen schweren Schlag erlitt der Volkswohlstand durch den Zusammenbruch des Panamakanalunternehmens, dessen finanzielle Führung unerhörte Skandale hervorrief, als (Ende d. J. 1892) die Bestechungen aufgedeckt wurden, welche mit den Millionen der Panama-Gesellschaft in parlamentarischen und Regierungskreisen verübt worden waren.

Kolonieen Frankreichs. Nachdem die Besitzungen in Kanada und in Louisiana, sowie später S. Domingo verloren gegangen, blieben in Amerika nur Martinique und Guadeloupe, sowie einige andere kleine Inselchen, und auf dem Festland Cayenne übrig. In Asien blieben von den indischen Erwerbungen aus der Zeit Dupleix' nur Pondichery, Tschandernagor und einige andere geringe Plätze. Dagegen wurde die Insel Réunion im indischen Ozean hauptsächlich wegen ihres Zuckerexports immer wertvoller. Ob in Nieder-Kochinchina die dortigen Kolonisationsversuche Erfolg haben werden, muß die Zukunft lehren. Die Niederlassung in Tongking verwickelte Frankreich in jüngster Zeit in einen langwierigen und kostspieligen Krieg mit China, welcher nach wechselnden Erfolgen 1885 durch Friedensschluß mit China beendet ward. Bedeutung scheinen die Besitzungen in Senegambien für den Verkehr nach dem innern Afrika gewinnen zu wollen. Die französische Kolonialverwaltung bemühte sich dort hauptsächlich, die Schiffahrt auf dem Senegal zu sichern. Auch Eisenbahnen sind projektiert. Hochfliegende Pläne streben nach einem zusammenhängenden Kolonialbesitz zwischen Senegalmündung und Mittelmeer. Von größerem praktischen Wert ist die Stellung von Tunis unter französisches Protektorat seit 1881.

Die bedeutendste neuere Erwerbung Frankreichs ist Algier, welches 1830 dem Dey von Algier abgenommen ward. In hartnäckigen Kämpfen gegen den Emir Abd-el-Kader (1832—1847) behauptete und erweiterte Frankreich seinen afrikanischen Besitzstand. Dieser hat bis zum Jahre 1869 drei Milliarden Franken und 150000 Soldaten gekostet. Trotz dieser ungeheuren Opfer sind die Kolonisierungsresultate gering, weil ein zu großer Teil der Kolonisten dem mörderischen Klima zum Opfer fällt, ein anderer Teil, getäuscht in seinen Hoffnungen, das Land wieder verläßt. Manche Zweige der Bodenkultur, auf die man große Hoffnungen gesetzt hatte, sind mißlungen und im Rückgange. Der Baumwollexport ist, da Algerien hierin die Konkurrenz mit den Tropenländern nicht bestehen kann, beständig herabgegangen; der Tabakexport hat sich ebenfalls

vermindert. Dagegen ist die Schafzucht und die Ausfuhr von Schafen und Wolle im Aufschwung. Ob es gelingen wird, in Madagaskar und am Kongo festen Fuß zu fassen, wozu in neuester Zeit Versuche gemacht wurden, steht abzuwarten.

Die Niederlande. Bis zur französischen Revolution hatten sich die Niederlande als Republik unter Statthaltern aus dem Hause Oranien leidlich wohl befunden — abgesehen von inneren Gährungen. Seit 1795 aber, als sie unter dem Einflusse der republikanischen Regierung Frankreichs und unter dem Drucke französischer Okkupation zur „Batavischen Republik" proklamiert worden, brachen schwere Drangsale über das Land herein. Die Republik büßte in den folgenden Kriegen ihren Handel, ihre Seeschiffahrt und wertvolle Kolonieen (Ceylon 1802) ein; die Bank von Amsterdam mußte liquidieren. Nach kurzer Ruhe, die durch den Frieden von Amiens (1802) hergestellt war, wurde die Republik wieder in den französisch-englischen Krieg gezerrt und verlor an England die Kapkolonie und Surinam. 1806 wurde sie mit Gewalt zu einem napoleonischen Königreich gemacht; dieses mußte an allen Kriegen Napoleons teilnehmen und verlor durch die Kontinentalsperre seinen Handel völlig, litt 1809 noch durch eine furchtbare Überschwemmung und wurde endlich 1810 mit Frankreich vereinigt. 1813 nach dem Zusammenbruch der französischen Macht ward aus den Niederlanden wieder ein selbständiges Königreich; dasselbe erhielt von den Engländern mehrere Besitzungen zurück und konnte sich nun nach langer Zeit wieder dem Wiederaufbau seiner zerstörten Wirtschaftsverhältnisse widmen. Nur die Vereinigung der Holländer und Belgier zu einem Volk und Staatswesen gelang nicht; Konfession, Sprache und wirtschaftliche Interessen waren zu verschieden. So währte die Verbindung Belgiens mit Holland nur 15 Jahre; 1830 trennte sich Belgien und konstituierte sich als selbständiges Königreich.

Schon vor der Trennung hatten die Niederlande ihren einst so blühenden Handel mit aufstrebenden Konkurrenten, namentlich mit Hamburg, teilen müssen; ihre Fischerei war sehr zurückgegangen; ihre Staatsschuld enorm gestiegen; die Interessen Belgiens, als Ackerbau- und Industrieland, waren mit den vorzugsweise dem Handel zugewendeten Interessen Hollands in stetigem Konflikt.

Nach der Lostrennung Belgiens warf sich Holland ganz auf die Neubelebung seines Handels und Kolonialbesitzes, seiner Schiffahrt. Auch gelang es, manche Industriezweige (Branntwein, Tabak, Leinenwaren, Papier 2c.) sehr auszubilden, Ackerbau und Viehzucht zu heben, das Finanzwesen zu verbessern, Handelsverträge mit andern Staaten zu schließen u. s. w. Im Eisenbahnbau blieb man zurück, im übergroßen Vertrauen auf das ausgedehnte Kanalnetz, mußte aber nachher sehen, daß das hierin eifrigere Belgien durch sein rasch ausgedehntes Eisenbahnnetz einen bedeutenden kommerziellen Vorsprung gewann, der namentlich in dem glänzenden Aufschwung Antwerpens gegenüber Amsterdam sich zeigte.

Wenn auch die Niederlande heutzutage nicht mehr die Politik einer Seemacht ersten Ranges verfolgen können, so zeichnet sich das Staatswesen anderseits durch freisinnige Entwickelung, durch eine sehr liberale Verfassung, welche die gesetzgebende Gewalt zwischen dem Könige und den Repräsentanten des Volkes teilt, durch weise und wohldurchdachte Kolonialpolitik, durch die Trennung von Staat und Kirche vorteilhaft aus. Für die Kolonieen besteht ein Ministerium, welches alle Angelegenheiten der außereuropäischen Besitzungen besorgt, und mit welchem die 1824 gegründete Niederländische Handelsgesellschaft in Verbindung gesetzt wurde.

Die sozialen Zustände haben zwar in den letzten Jahrzehnten einigermaßen unter den drückenden Opfern, welche der Staatshaushalt forderte, gelitten; trotzdem haben die Niederländer auch in neuerer Zeit noch durch Kanal- und Eisenbahnbauten, durch die Trockenlegung des Harlemer Meeres und die vernünftige Ausnützung ihrer Kolonieen ihre volkswirtschaftliche Tüchtigkeit erwiesen.

Niederländische Kolonieen. Die wertvollsten Besitzungen der Niederlande blieben denselben erhalten (Java, Niederlassungen auf Borneo, Sumatra, Celebes, die Molukken, kleinen Sundainseln), und werden seit 1830 in sehr rationeller Weise verwaltet. Bis dahin war die Bevölkerung durch Frondienste ausgebeutet; seitdem aber wurden chinesische und europäische Pflanzer angezogen, neue Handelsgewächse eingeführt, die Arbeitsleistung der Eingeborenen und der Bodenanbau geregelt. Dadurch vermehrte sich die Ausfuhr Javas von 14½ Millionen fl. im Jahre 1830 auf 92 Millionen fl. im Jahre 1862; Zucker, Indigo, Thee, Tabak, Zimt wurden neue Ausfuhrprodukte; auf Sumatra und Celebes wurden Kaffeepflanzungen gegründet; Banka und Billiton blieben die reichsten Zinnproduzenten der Welt. Der Gewürzhandel trat den genannten Produkten gegenüber in den Hintergrund.

Die übrigen Besitzungen der Niederlande (in Afrika, Westindien, Südamerika) konnten keine große Bedeutung für den Weltverkehr gewinnen.

Belgien. Nachdem das 1830 von den Niederlanden getrennte und zum selbständigen Königreich gewordene Belgien die ersten Jahre darnach gebraucht hatte, um sich von den Kämpfen und Opfern der Lostrennung zu erholen, genügten vierzig Jahre des Friedens, um das Land zu einer Industriemacht ersten Ranges zu erheben. Einzelne Zweige der belgischen Industrie sind zwar alt, indem auf dem Gebiete der Woll- und Leinenmanufaktur Flandern und Brabant schon vor Jahrhunderten den Weltmarkt mit ausgezeichneten Waren versorgten; aber hauptsächlich datiert der grandiose industrielle Aufschwung des Landes seit der Unabhängigkeit desselben. Ihre wichtigste Grundlage findet die belgische Industrie in dem Kohlen- und Eisenreichtum des Landes; getragen und unterstützt wird sie aber auch durch die günstige Weltlage, die zahlreichen Wasserstraßen, die frühzeitige Entwickelung des Eisenbahnnetzes, die freien staatlichen Einrichtungen und die unleugbare Tüchtigkeit und Emsigkeit der Bevölkerung.

Am raschesten ist der Aufschwung der eigent-

lichen Großindustrie, welche mit die kolossalsten Etablissements auf europäischem Boden ins Leben rief. Während im Jahre 1850 ganz Belgien erst 3374 Dampfmaschinen mit 65930 Pferdekraft besaß, arbeiteten 1871 schon 10454 Maschinen mit 334006 Pferdekraft. In eigentümlicher Weise haben sich die beiden Nationalitäten Belgiens in die Haupterwerbszweige geteilt. Die wallonische Bevölkerung, in den gebirgigeren Landesteilen wohnend, warf sich auf Bergbau und Metallindustrie, die vlämische auf Handel und Seefahrt; Landbau und Textilindustrie haben beide Volksstämme gemeinsam.

Die Revolution Belgiens und seine Ablösung von den Niederlanden wirkte insofern störend, als die Niederlande die Scheldemündungen, resp. das Recht behielten, von jedem passierenden Schiffe $1\frac{1}{2}$ fl. Zoll per Tonne zu erheben. Dieser Zoll wurde erst 1863 abgelöst; Belgien bezahlte die Ablösungssumme an die Niederlande und wurde dafür von den anderen Seestaaten entschädigt. Auch die Gleichstellung holländischer und belgischer Schiffe auf den Gewässern zwischen Schelde und Rhein erkaufte Belgien durch eine Rentenzahlung an die Niederlande.

Der wahrhaft glänzende Aufschwung, den der belgische Handel in den letzten Jahrzehnten genommen hat, ist neben der Aufhebung des Scheldezolls vorzugsweise den belgischen Bahnen zuzuschreiben, welche das Land in eine direkte und rasche Verbindung mit Deutschland, Österreich und Frankreich setzten, Antwerpen und Ostende zu mächtig aufblühenden Handelsplätzen und Belgien selbst zu einer der geräuschvollsten Werkstätten Europas machten, während die Niederlande trotz ihres vorzüglichen Kanalnetzes, trotz ihrer alten Verbindung mit Deutschland durch die Rheinschiffahrt, trotz ihres ausgedehnten Kolonialbesitzes und berühmten Seehandels relativ hinter Belgien zurückblieben, weil sie ihre Eisenbahnverbindungen mit dem Osten und Südosten zu lange vernachlässigten. Die Folge war, daß um 1850 der deutsche Handel von Amsterdam und Rotterdam weg nach Antwerpen und Ostende sich zog, und daß Belgien seit 1839 bis 1862 seinen Gesamthandel verfünffachte, während Holland ihn bloß verdoppelte. Freilich muß man dabei beachten, daß Eisenbahnen in Belgien unter allen Umständen einen günstigeren Wirkungskreis finden mußten, als in Holland, und zwar wegen des großen Steinkohlenreichtums in Belgien, der den Bahnen zugleich Nahrung und Arbeitsaufgaben verschafft.

Belgien spielt in der Geschichte der Entwickelung des europäischen Eisenbahnwesens eine ganz hervorragende Rolle. Man entschloß sich von vornherein zur Herstellung eines Staatseisenbahnnetzes (im Jahre 1834) und zum Betrieb der Bahnen als Staatsanstalten. Bald zeigten sich mannigfache Übelstände, teuere Verwaltung, infolgedessen schlechte Rentabilität, so daß die Volksvertretung mehrmals auf Änderung der Verwaltungsformen drang. Man beschloß 1844, den Grundsatz des Staatsbahnsystems zu verlassen und die projektierten Linien der Privatunternehmung zu überlassen. Dies geschah; doch behielt der Staat einige der wichtigsten Linien in seinem Eigentum und seiner Verwaltung. Im ganzen hat der Staatsbetrieb in Belgien jetzt das Übergewicht.

Trotz der anscheinend glänzenden Entwickelung, welche das belgische Volksleben in materieller Hinsicht genommen hat, lassen sich doch tiefe und gefährliche Mißstände innerhalb desselben nicht verkennen. Die Bevölkerung ist thätig und intelligent; die beiden Volksstämme wirken in bezug auf das Erwerbsleben einträchtig und energisch zusammen; die Verfassung gewährt dem Parlament mehr Freiheiten, als irgend eine andere europäische Verfassung; das politische Treiben ist lebhaft und rührig. Aber immer drohender wird der Geist der sozialen Zerstörung, der in den dichtbevölkerten Industriebezirken und Arbeiterstädten Belgiens mehr Nahrung findet, als irgendwo auf dem kontinentalen Europa.

Wichtig erscheint, daß in jüngster Zeit Belgien auch in das Gebiet der Kolonialpolitik eingetreten ist. Der König von Belgien vermachte (1890) seine Souveränitätsrechte über den Kongo-Staat an Belgien, und eine Konvention zwischen dem Kongo-Staate und Belgien sicherte dem letzteren das Recht zu, den Kongo-Staat zu annektieren.

Die Schweiz. Die Schweiz tritt fast unmerklichen Schrittes in die Geschichte des Welthandels ein, um gegenwärtig als eines der thätigsten Industrieländer zu erscheinen. Die Grundlegung dieser industriellen Blüte reicht bis ins Mittelalter zurück, als Basel, Zürich und St. Gallen Tuch- und Leinenweberei trieben. Die Einwanderung wohlhabender französischer Fabrikanten und zahlreicher Arbeiter infolge der Aufhebung des Edikts von Nantes hatte eine ansehnliche Erweiterung dieser Industrie veranlaßt; Seidenweberei und Kattundruckerei, Uhrenfabrikation waren hinzugekommen, als die Kontinentalsperre, welche den Kattundruckereien die englische Zufuhr von Zeugen absperrte, auch noch die Spinnerei und Weberei aufblühen ließ, welche sich auch nach der Kontinentalsperre noch gegen die Konkurrenz der englischen Fabrikate behaupten konnten. Das System des Freihandels, die wohlfeile Verwaltung des kleinen Staatswesens, die Regsamkeit und Intelligenz der Bevölkerung ließen die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes sich ganz naturgemäß entwickeln. Seit 1850 wurden die lästigen Binnenzölle, Brücken- und Straßenzölle aufgehoben, einheitliches Münz- und Maßsystem eingeführt und Handelsverträge mit andern Staaten geschlossen. Wahrhaft glänzende Leistungen hat die Schweiz auf dem Gebiete des Straßenbaues in diesem Jahrhundert vollbracht. Mit dem Eisenbahnbau begann man eigentlich erst in den fünziger Jahren; seither aber hat sich derselbe überaus rasch, sogar über die kommerzielle Kraft des Landes hinaus entwickelt, zu zahlreichen Konkurrenzbahnen und mangelhafter Rentabilität geführt. Das Bedeutendste, was die Schweiz, im Zusammenwirken mit Italien, hierin leistete, war die Erbauung der Gotthardbahn (Durchstich 1880), durch welche ein großer Teil des mitteleuropäisch-italienischen Verkehrs den schweizer Bahnen zugewendet wurde. Noch rascher hat das Telegraphenwesen hervorragende Ausbildung gefunden. Seit

1823 fing man auch an, die schweizer Seeen mit Dampfschiffen zu befahren.

Spanien. In der Zeit vor der französischen Revolution in erfreulichem Aufschwunge begriffen, wurde Spanien gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts in Kriege gegen Frankreich, England und abermals gegen Frankreich verwickelt, welche dem Lande tiefe Wunden schlugen. Am schwersten schien die Bedrängnis in den Jahren 1807—13 geworden zu sein, als auf spanischem Boden die französischen Marschälle gegen britische Truppen und die mit denselben vereinigten spanischen Nationalheere erbitterte Kämpfe führten. Während die übrigen europäischen Staaten nach dem Sturze Napoleons in tiefem Frieden sich über dreißig Jahre lang erholen konnten, begann für Spanien erst die drangsalreichste Zeit der Bürgerkriege. Während derselben wurden Bodenanbau und Gewerbe vernachlässigt, der Verkehr gestört, die Finanzkraft des Landes völlig erschöpft, die amerikanischen Besitzungen bis auf einen kleinen Rest verloren, die Leidenschaften des Volkes in unerhörter Weise erbittert, und seine Thatkraft in der gegenseitigen Zerfleischung der Parteien aufgebraucht. Diese Bürgerkriege währten unter der Regierung des Königs Ferdinand VII. von 1814—1833, als der königliche Absolutismus mit der konstitutionellen Partei rang, wie unter der Regentschaft seiner Witwe Christina, während der Kämpfe der Cristinos und der Karlisten 1833—1841, und unter der Regentschaft Esparteros 1841—1843. Unter der folgenden Regierung der Königin Isabella hörten zwar die Unruhen und Parteikämpfe nicht auf; aber sie verloren wenigstens den hohen Grad der Erbitterung, den sie früher gehabt, und die Abspannung des Volkes war so groß, daß selbst eine schlechte Regierung genügte, um eine gewisse Ordnung herzustellen. Dies ermöglichte es, daß — spät genug — Eisenbahnverbindungen, die dem Lande zur Ausnützung seiner reichen Hilfsquellen so notwendig sind, mit Hilfe englischen Kapitals entstehen konnten (seit 1848), und daß englische Kapitalisten den Mut fanden, bergmännische Unternehmungen in Spanien zu gründen. Von diesen erwiesen sich namentlich die Kupfergruben von Rio Tinto als außerordentlich reichhaltig; auch die reichen Lagerstätten von Quecksilber, Silber, Eisen, Blei, Zink, Steinkohlen und Salz wurden wieder mit neuem Unternehmungseifer in Angriff genommen. Neben englischem beteiligte sich an diesen Unternehmungen französisches und belgisches Kapital. Dagegen verfiel die ehedem blühende spanische Schafzucht mehr und mehr. Die Industrie hob sich nach den Wirren der Bürgerkriege langsam, rascher in den letzten Jahrzehnten, wie namentlich die wachsende Einfuhr von Maschinen zeigt. Seit den vierziger Jahren gewann auch der auswärtige Handel wieder Leben.

Der spanische Staatshaushalt befand sich bis in die neueste Zeit in großer Unordnung, die schon aus dem vorigen Jahrhundert datiert — trotz der reichen inneren Hilfsquellen des Landes und trotz der kolossalen Ausbeutung des ehemaligen Kolonialbesitzes. Weder die absolutistischen Regierungen, noch der Konstitutionalismus waren im stande, Ordnung in diese finanzielle Zerrüttung zu bringen; der Absolutismus hatte auch gar keinen Willen dazu und verschmähte die niedrigsten Mittel nicht, um den königlichen Kassen Geld zuzuführen. Hierzu kamen die lang anhaltenden Kriege und Revolutionen, welche gleichfalls den Staatshaushalt fortwährend in den kläglichsten Zuständen festhielten, so daß man seiner Zeit trotz der Strenggläubigkeit von Volk und Regierung nach dem geistlichen Eigentume, selbst nach dem Eigentume der Gemeinden griff.

In bezug auf das Zollwesen währte das aus der Zeit des großen Kolonialbesitzes herrührende Absperrungssystem bis 1840. Unter der konstitutionellen Regierung begann man endlich an die Besserung der volkswirtschaftlichen Zustände zu denken; aber erst 1849 trat das System der Schutzzölle an Stelle des Prohibitivsystems. Nach 1849 stieg infolge dieser Änderung der Import sehr bedeutend; aber nach mehreren Jahren zeigte sich, daß die spanischen Einfuhrzölle noch immer zu zahlreich und zu hoch waren. Man war 1869 und 1875 zu weiteren Ermäßigungen genötigt.

Die politischen Ereignisse der neuesten Zeit: die gewaltsame Beendigung der verrotteten Herrschaft der Königin Isabella, die Versuche, in Spanien an Stelle des monarchischen Systems die Republik zu setzen (1868), dann das Haus Savoyen (König Amadeo 1871) auf dem Throne zu erhalten, die endlich mit der Thronbesteigung Alfons XII. schlossen, hatten auf die wirtschaftliche Wiedergeburt Spaniens zwar einen hemmenden, aber wenigstens keinen zerstörenden Einfluß mehr.

Bis in die neueste Zeit galt Spanien dem übrigen Europa als ein Land des Verfalls. Und in der That, wenn man sich die hohe Blüte des Landes zur Zeit des Maurenregiments ins Gedächtnis zurückruft, wenn man der riesigen Macht gedenkt, mit welcher Spanien in dem Zeitalter der Entdeckungen sein Zepter über Westindien, Zentral- und Südamerika und bis zu den Philippinen erstreckte: dann erscheint allerdings der gegenwärtige Zustand des Landes sehr herabgekommen. Schon von der Vertreibung der gewerbfleißigen und intelligenten Mauren an datiert dieser Verfall. Seit den großen Entdeckungen war der Sinn des Volkes nicht mehr auf den mühsamen aber sicheren Boden geordneten Arbeitslebens gestellt. Der städtische Gewerbefleiß kam in Mißachtung; die ländliche Arbeit litt unter den schlimmen Verhältnissen des Grundbesitzes, der sich zu einem sehr großen Teile in den Händen der Geistlichkeit und des Adels befand; den geistigen Aufschwung des Volkes unterdrückte Inquisition und Mönchsherrschaft, den politischen das System des Absolutismus.

Um so großartiger aber erscheint die innere Tüchtigkeit des Volkes und der natürliche Reichtum des Landes, wenn man nunmehr nach jahrhundertlangem Verfalle einen Regenerationsprozeß beobachtet, der, wenn auch unter inneren Kämpfen, sich vollzieht. Spaniens Volk und Land ist im Begriffe,

sich zu verjüngen. Die Kolonieen sind bis auf weniges dahin; aber mit dem Versiegen ihrer Silberströme ward das Volk wieder auf die schlummernden Reichtumsquellen der Heimat aufmerksam. Das Mönchsregiment ist gestürzt, die Schrecken der Inquisition verschmerzt, der Absolutismus im Prinzip beseitigt. Ein frischer regsamer Geist ist über das Volk gekommen. Man sucht die heimischen Mineralschätze wieder auf; die Bodenproduktion steigt fortwährend; Regierung und Privatunternehmung bemühen sich einhellig, der heimischen Industrie und dem Verkehrswesen Kapitalien zuzuwenden; mehr und mehr werden auch ausländische Unternehmer und Kapitalien von den reichen Naturschätzen des Landes angezogen. Es ist freilich überall erst der Anfang gemacht; aber dieser Anfang ist gut und reich an Hoffnungen.

Spanische Kolonieen. Der größte Teil des ehedem riesenhaften spanischen Kolonialbesitzes ging im Laufe des Jahrhunderts verloren (Mexiko und Peru 1824); es blieben nur Cuba, Portorico, die Philippinen, einige unbedeutende Inselgruppen in Australien und kleine Besitzungen in West-Afrika.

Auf Cuba, der reichsten dieser Kolonieen, hat der Anbau und die Ausfuhr des Zuckers außerordentlich zugenommen, in geringerem Maßstabe jener des Tabaks und des Kaffees. Ein Negeraufstand gefährdete im laufenden Jahrzehnt den Besitz dieses Kleinods, und sein Verlauf läßt befürchten, daß auch der Verlust von Cuba über kurz oder lang zu erwarten ist. Portorico dagegen ist im gegenwärtigen Jahrhundert wirtschaftlich zurückgegangen. Zucker, Kaffee und Tabak sind auch hier Hauptprodukte. Die Philippinen, welche hauptsächlich Zucker erzeugen, konnten nicht jenen wirtschaftlichen Aufschwung nehmen, wie Java, obgleich sie ihrer Natur nach hierzu geeignet wären.

Portugal. In den Kriegen zu Ende des vorigen und am Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts neutral, konnte Portugal seinen Handel erweitern, während jener der kriegführenden Staaten zurückging. Namentlich wurde die Versorgung des Hamburger Marktes mit brasilianischen Waren (Zucker) wichtig. Auch die Industrie Portugals kräftigte sich trotz der englischen Konkurrenz. Diese Blüte war aber nur kurz. Denn 1807 verheerte eine französische Armee das Land; 1808 entfloh die Königsfamilie aus Portugal und 1822 erfolgte die Trennung des Kaisertums Brasilien von Portugal. Damit ward das kleine Land seines reichsten Schatzes beraubt. Auch nach Rückkehr des portugiesischen Hofes fand das Land unter Johann VI., unter Dom Miguel und der Königin Maria wenig Ruhe, sondern wurde ein Herd innerer Wirren und Revolutionen. Erst seit 1848 erfreut das Land sich wieder eigentlicher Ruhe und wird seitdem im Geiste des Fortschrittes regiert. In allen Richtungen der nationalen Thätigkeit zeigt sich Besserung. Die Urproduktion blieb am weitesten zurück; dort sind die Nachwirkungen der im Mittelalter herrschenden Übermacht von Adel und Geistlichkeit und des ausgedehnten Besitzes der toten Hand immer noch fühlbar. Die Industrie konnte einige Fortschritte durch Verzicht auf manche ältere gewerbspolizeiliche Einrichtungen, durch Zollreformen, Einrichtung technischer Lehranstalten, Industrieausstellungen &c. machen und hat diese Fortschritte auch bei den letzten Weltausstellungen gezeigt. Sie treffen namentlich die Textilindustrie, den Schiffbau u. s. w.

Der Handel, ehedem großartiger Welthandel, dann bis ins gegenwärtige Jahrhundert fortwährend im Sinken, ist erst seit kurzer Zeit wieder in Zunahme begriffen. Von 1842—1861 namentlich zeigt sich ein lebhafter Aufschwung des auswärtigen Handels. In diesem Zeitraum stieg die Einfuhr von 9826 auf 26,634, die Ausfuhr von 6580 auf 14,383 Tausend Milreis (1 Milreis = 4 Mark 45 Pf.). Seit jener Zeit ist — abgesehen von jährlichen bedeutenden Schwankungen — der auswärtige Handel nicht mehr wesentlich vorangeschritten. Für die Hebung des Handels und des Verkehrs ist viel geschehen; hierher gehört besonders die vorzügliche Handelsgesetzgebung von 1833, die Verbesserung der sehr mangelhaften Landstraßen seit 1845, Reorganisation der Post 1842, Hafen- und Leuchtturmbauten. Im Eisenbahnbau blieb Portugal lange zurück; aber selbst die wenigen Linien, welche bisher in Betrieb gesetzt worden sind, äußerten schon einen sehr günstigen Einfluß namentlich auf die bergmännische Produktion. Die Finanzen leiden seit 1820 an einem chronischen Defizit; die Staatsschuld ist stets im Wachsen. 1852 mußten ihre Zinsen zwangsweise reduziert werden. In neuerer Zeit mißlangen mehrere Anlehen. Seit 1861 fing man an, Kirchengüter zu konfiszieren und zu veräußern.

Portugiesische Kolonieen. Von dem ehemals so ausgedehnten auswärtigen Besitze sind Portugal noch die Azoren, die Madeira-Gruppe, die Cap-Verde-Inseln, Besitzungen in Senegambien, die Inseln St. Thomé und Principe, Besitzungen an der west- und ostafrikanischen Küste (Angola, Benguela, Mozambique), in Indien Goa &c., Damao und Diu, endlich Timor, Flores und Macao (China) geblieben. Mit Ausnahme von Madeira, dessen ehedem blühender und hochberühmter Weinbau infolge der Rebenkrankheit vor Jahren fast ruiniert wurde, und das seither der Kultur anderer Pflanzen sich zuwendete, haben diese Kolonieen heute nur geringe Bedeutung für den Welthandel. Differenzen mit Großbritannien wegen der ostafrikanischen Besitzungen wurden 1891 beigelegt.

Italien. Seit dem Zeitalter der Entdeckungen, welches den Welthandel aus dem Mittelmeer nach dem Atlantischen Ozean gezogen hatte, war Italiens Handelsbedeutung stetig geringer geworden. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war das Land fast aus der Reihe der wirtschaftlich bedeutenden Länder getreten, Venedigs Glanz verblichen, die italienische Industrie durch England, Frankreich und Deutschland längst überflügelt. Die napoleonischen Kriege und die Kontinentalsperre gaben dem italienischen Handel den letzten Rest. Nach Beendigung dieser Kriege wurden die Territorialverhältnisse der italienischen Staaten umgestaltet, und die folgende Zeit

des Friedens gab dem Lande Gelegenheit zu einer im Süden fast unmerklichen, im Norden dagegen raschen wirtschaftlichen Aufbesserung. Sardinien und Toskana machten Fortschritte im Gebiete der Industrie; Genua, das nie ganz gesunken war, und Livorno wurden im Laufe des Jahrhunderts zu aufblühenden Handelsplätzen. Seit 1859 begann das Einigungswerk Italiens, vom Glücke begünstigt, sich zu vollziehen. Revolutionen und kurze Feldzüge an der Seite siegreicher und mächtiger Bundesgenossen machten es möglich, daß das Königreich Sardinien mit seiner thätigen Bevölkerung zum Krystallisationskern wurde, welchem in rascher Folge die übrigen Teile Italiens anwuchsen. So wurde 1859 die Lombardei mit Hilfe der Bundesgenossenschaft Frankreichs erworben; die Emilia (Modena, Parma, Romagna) und Toskana 1860, Umbrien und das Königreich beider Sizilien ebenfalls 1860. 1866 verschaffte die Bundesgenossenschaft Preußens auch noch Venetien. Der Sitz der Regierung wanderte von Turin über Florenz nach Rom (1871), mit dessen Einverleibung das Einheitswerk vollendet war.

Nach vielhundertjähriger Zerrissenheit endlich zu einer einheitlichen Staatsform gelangt, darf Italien nicht mit dem Maßstab gemessen werden, den man an andere Staaten, welche seit langer Zeit fertig und geschlossen dastehen, anlegen kann. Es ist kein Kleines, wenn eine Reihe Länder, deren fast jedes lange unter einer eigenen Despotie geschmachtet und außerdem Erinnerungen an mannigfache vergangene Regierungsformen und Parteiungen mitgebracht hat, zu einem einheitlichen politischen, wirtschaftlichen und Kulturleben gebracht werden; nur die glänzende Begabung, der lebhafte Patriotismus und der emsige Fleiß, diese guten Eigenschaften, welche den Bewohnern Norditaliens eigen sind, dürften dieser schweren Aufgabe gewachsen sein. Die politische Unifikation war nicht der schwierigste Teil, sie mußte ungemein erleichtert werden durch die heillose Mißwirtschaft früherer Jahre, welche zu gut in der Erinnerung der meisten italienischen Länder war. Schwieriger ist die einheitliche Gestaltung des Wirtschaftslebens bei dem großen Unterschiede, der in dieser Hinsicht zwischen dem fleißigen, strebsamen und intelligenten Norden und dem zurückgebliebenen Volke Unteritaliens besteht, bei der ungünstigen Verteilung des Bodens und des Nationalreichtums. Die geistige Annäherung der einzelnen Teile des Volkes ist gleichfalls durch die bestehenden großen Bildungsverschiedenheiten in mannigfacher Weise erschwert. Trotz dieser Schwierigkeiten hat die endliche nationale Einigung dem italienischen Volke in allen Richtungen so lebhafte Impulse gegeben, daß dasselbe heute eine höchst achtungswerte Stellung unter den europäischen Nationen einnimmt. In Bezug auf äußere Politik durch seine fast insulare Lage vor manchen Hemmnissen bewahrt, zeigt Italien immer noch mannigfache Sympathieen mit Frankreich, obgleich auch die friedliche Fühlung mit dem Deutschen Reiche immer inniger wird. Die innere Politik ist entschieden liberal, auf jede mögliche Hebung der geistigen und materiellen Volkswohlfahrt bedacht.

Von einer eigentlichen, systematisch verfolgten Handelspolitik kann bei der kurzen Dauer des gegenwärtigen Königreichs Italien nicht die Rede sein. Die Zolllinien, welche früher zwischen den einzelnen italienischen Staaten bestanden und den großen Verkehr belästigten, sind seit der Einigung der Nation aufgehoben, und durch Gesetz vom 30. Oktober 1862 für das ganze Königreich ein einziges Zollsystem eingeführt worden. Mancherlei Erleichterungen wurden durch die Handelsverträge herbeigeführt, welche mit allen wichtigeren Staaten abgeschlossen worden sind.

Seit der Einigung Italiens ist eine entschiedene Zunahme des Handels bemerkbar. Während 1862 im Spezialhandel die Einfuhr 830, die Ausfuhr 577 Mill. Frcs. betrug, stellte sich 1885 die Einfuhr auf 1575, die Ausfuhr auf 1134 Mill. Frcs. Seit jenem Jahre bis 1891 zeigt sich wieder erheblicher Rückgang. Zum ersten Handelsplatze Italiens schwang sich Genua empor, während Livorno seinen vor wenigen Jahrzehnten noch blühenden Zwischenhandel einbüßte.

Die Verkehrsmittel wurden in neuester Zeit sehr ausgebildet. Die maritime Gestaltung des italienischen Verkehrs, die vormalige politische Zersplitterung des Landes und manches andere waren die Gründe, weshalb Italien im Eisenbahnbau lange hinter den anderen europäischen Staaten zurückblieb.

Die erste italienische Eisenbahn war die 1839 von Neapel nach Portici eröffnete. In den folgenden Jahren wurden immer nur kurze Strecken eröffnet. Der ehemalige Kirchenstaat verhielt sich ablehnend gegen die Eisenbahnen; die Bahnen des Großherzogtums Toskana standen außer Zusammenhang mit den Nachbarbahnen, und nur in Oberitalien, wo die Schwierigkeiten am größten, aber auch die wirtschaftliche Befähigung, die geistige Bildung und der Fleiß der Bevölkerung am hervorragendsten waren, entstand unter der Herrschaft der Könige von Sardinien und unter dem vormaligen österreichischen Regime in den Jahren 1848—1859 ein reich entwickeltes Eisenbahnnetz.

Seit der Einigung des Königreichs Italien hat sich das Eisenbahnnetz der Halbinsel rascher entwickelt, unterstützt durch die mit Österreich und Deutschland hergestellten Verbindungen über den Semmering, Brenner und Gotthard.

Die Geschichte der finanziellen Erfolge der italienischen Bahnen ist nicht erfreulich. Das System der Privatbahnen bewährte sich so wenig, daß der Staat daran gehen mußte, Privatbahnen anzukaufen, um den Aktionären einen Teil ihres sonst fast ganz verlorenen Kapitals zu retten und um die unvollendeten Strecken endlich zu vollenden.

Das Finanzwesen des Königreichs befand sich lange nicht in wünschenswerter Ordnung. Ältere finanzielle Zerrüttung des piemontesischen Staates, von dem die Einigung Italiens ausging, dazu die Anstrengungen bei der Unifikation, die Kriege gegen Österreich, der bedeutende Aufwand für das un-

verhältnismäßig große stehende Heer, endlich die im allgemeinen geringe Steuerfähigkeit der Bevölkerung Unteritaliens und der Inseln, hierzu noch mancherlei Verschwendung und andere Mißstände der öffentlichen Verwaltung: das sind die Hauptursachen, welche die Herbeiführung eines geordneten Staatshaushalts verzögerten. Im letzten Jahrzehnt sind allerdings die ordentlichen Einnahmen fortwährend gestiegen, während gleichzeitig der außerordentliche Aufwand geringer ward; aber dennoch reichten die ordentlichen Einnahmen niemals hin, um den regelmäßigen Bedarf zu decken, und ihre Steigerung rührte auch nicht aus höheren Erträgen der alten Steuern, sondern aus neuen Steuern und aus der Vergrößerung des Staatsgebietes her. Zur Deckung der außerordentlichen Einnahmen mußten Anlehen und Verkauf von Staatseigentum dienen; Erhöhung der Steuern führte oft zur Vermehrung der Steuerausstände. Auch die Abgaben von Salz und Tabak, das Briefporto, die Zölle von Kolonialwaren (Kaffee), von Petroleum und Getreide mußten erhöht werden. Die Noten der italienischen Bank erhielten seit 1866 Zwangskurs und behielten ihn bis in die jüngste Zeit. Man konnte nicht einmal auf die unmoralische Einnahmequelle des Lotto verzichten. Unter den Einnahmen sind die bedeutendsten die Grund- und Häusersteuer, die Steuer von Mobiliarvermögen, die sehr lästige Mahlsteuer, die Geschäftstaxen und Stempel, die Zölle, Konsumsteuern, Monopole und die Lotterie. Auch die Provinzen und Gemeinden, deren Verwaltung sehr selbständig ist, fordern große Abgaben.

Man hat alle denkbaren Arten von Schulden kontrahiert, um Geld in die Staatskasse zu bringen, so daß am 1. Januar 1873 die gesamte Staatsschuld 10060 Millionen Lire Kapital mit 460 Millionen Lire jährlichen Zinsen betrug; 1892 war die Zinsenlast auf 584 Millionen gestiegen. Man hat Renten- und gewöhnliche Anlehen, Anlehen mit langer und daneben solche mit kurzer Verfallzeit, mit bloßer Zinszahlung und mit Prämien; daneben auch Papiergeld mit Zwangskurs. Während einerseits der Verkauf von Staatsdomänen und von Kirchengütern viele Millionen in die Staatskasse brachte, droht in neuester Zeit durch die notwendig gewordene Übernahme von Privatbahnen eine neue drückende Last sich an den Staatshaushalt zu hängen.

Von den Kolonisationsbestrebungen der europäischen Staaten ward auch Italien in neuester Zeit ergriffen. Man richtete die Augen zunächst nach Tunis; allein hier kam Frankreich den Italienern zuvor. Dann wurde das Rote Meer ins Auge gefaßt und 1885 ging eine Expedition dahin ab. Es gelang derselben zwar, sich in Massauah festzusetzen; aber der Widerstand der einheimischen Bevölkerung forderte neue Expeditionen 1887; schließlich erfolgte die Gründung der „Erythräischen Kolonie" (1890).

Rußland. Als Katharina II. 1796 starb, hatte sie das Zarenreich um 10000 Quadratmeilen und um wichtige Handelsplätze vergrößert. Auch im 19. Jahrhundert währte das Wachstum des Reiches fort. Der Feldzug gegen Schweden machte 1809 Finnland vollends zum russischen Besitz; das Herzogtum Warschau wurde 1815 dem russischen Reiche einverleibt. Bei seiner Größe, Natur und Weltlage einer verhältnismäßig friedlichen Entwickelung sicher, konnte Rußland seitdem seine Produktion und seinen Handel mächtig ausdehnen. Schon gegen Schluß des 18. Jahrhunderts nahm dieser Handel raschen Aufschwung, als England genötigt war, während des amerikanischen Krieges alles Schiffbaumaterial aus Rußland zu beziehen. Je mehr die westeuropäischen Länder zu volkreichen Industrieländern wurden, um so wichtiger gestaltete sich der Bezug von Rohprodukten aus Rußland. Immer massenhafter ward die Ausfuhr von Flachs, Hanf, Talg, Waldprodukten, Leinsaat 2c. aus den Ostseehäfen, von Getreide aus Odessa. Der russische Feldzug Napoleons schädigte zwar die russischen Wirtschaftsinteressen schwer (namentlich die Moskauer Seidenindustrie); doch erholte sich das Land allmählich und vermehrte seine Getreideausfuhr in den folgenden Friedensjahren. Im J. 1821 ward ein System von Prohibitivzöllen eingeführt, mit dessen Hilfe die russische Industrie rasch sich kräftigen und ausdehnen konnte — weniger zu gunsten der Konsumenten als der Produzenten. Auch der Schleichhandel kam durch den hohen Zolltarif sehr in Flor. Die allzu künstlich emporgetriebene Industrie erwies sich als ungenügend, und man kam zu dem ermäßigten Zolltarif von 1850, welcher die Einfuhr auswärtiger Produkte mehr begünstigte.

Die Bestrebungen Rußlands nach Vergrößerung seiner politischen Macht waren indessen ununterbrochen fortgesetzt worden. Ein Zwist mit Persien führte zu dem siegreichen Feldzuge von 1826 und verschaffte Rußland die Provinzen Nachitschewan und Eriwan und erschloß ihm ein großes asiatisches Handelsgebiet; der Friede zu Adrianopel 1829 verschaffte Rußland eine dominierende Stellung am Schwarzen Meer und der unteren Donau. Aufstände Polens 1830 und 1846 wurden schonungslos unterdrückt. Der von England indirekt unterstützte Aufstand der kaukasischen Bergvölker, der erst nach langen Jahren niedergeworfen werden konnte, sowie ein Feldzug des Schahs von Persien nach Herat 1837, an dem sich Rußland indirekt beteiligte, zeigte damals schon die Rivalität Rußlands und Englands auf asiatischem Boden.

Die Herrschsucht Rußlands führte 1854 zum Krimkriege, dessen Erfolg, die Erstürmung der gewaltigen Feste Sebastopol, Rußland für lange Zeit in seiner Stellung am Schwarzen Meere sehr beeinträchtigte. Dafür brachten die folgenden Jahre wesentliche Fortschritte in den inneren Beziehungen. Ereignisreich ist namentlich das Jahr 1857 für die russische Wirtschaftsentwickelung; denn aus diesem Jahre datiert der Anfang der Bauern-Emanzipation, der Beginn des Eisenbahnwesens und die Herrschaft eines neuen Zolltarifs.

Für die russische Landwirtschaft ist die Bauern-Emanzipation von höchster Bedeutung. Die Unfreiheit des Bauernstandes war schon längst als ein großer sozialer Mißstand empfunden. 1857 be-

gann man mit dem Werke der Emanzipation, welches allmählich von statten gehen sollte. Die bisherigen Leibeigenen sollten anfangs noch an die Scholle gebunden bleiben, bis sie unter gewissen Bedingungen (nach 12 Jahren) das Recht erhielten, wie völlig freie Leute sich anderwärts niederzulassen. Die Ablösung der Leistungen der Leibeigenen fand in der Weise statt, daß der Betrag dieser Leistungen als ein sechsprozentiger Zins betrachtet und so kapitalisiert wurde. Von der so gebildeten Ablösungssumme hatten die Bauern 20 Prozent unmittelbar an die Herren abzutragen; für den Rest erhielten die letzteren fünfprozentige Schatzscheine oder Certifikate von der Regierung. Die Bauern müssen der Regierung 49 Jahre lang 6 Prozent der so geleisteten Vorschüsse bezahlen; dann ist die Schuld amortisiert. Der Ankauf der Grundstücke konnte auf drei Arten stattfinden: durch die Gemeinden, durch Assoziationen oder durch die einzelnen Bauern. Von 1866—1873 waren über $8{,}_8$ Mill. Bauern und 24 Mill. Desjätinen Landes losgekauft. Den Kron- und Apanagebauern wurden entsprechende Erleichterungen zum Erwerb freien Grundeigentums gewährt. In den deutschen Ostseeprovinzen wurde die Leibeigenschaft schon 1816 und 1820 aufgehoben, aber wegen der Unmöglichkeit der Grunderwerbung war die Lage der Bauern noch schlimmer als im eigentlichen Rußland, und wurde auch 1860 nur wenig verbessert. Im Königreich Polen wurde die Leibeigenschaft 1807, die Frondienste 1861 abgeschafft; aber die Bauern blieben bloße Erbpächter und wurden erst 1864 freie Eigentümer. Die Gutsbesitzer wurden entschädigt.

Eine so großartige Umgestaltung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse, wie die russische Bauern-Emanzipation war, hatte begreiflicherweise mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Oft klagten die Bauern, daß die ihnen auferlegte Ablösungslast zu drückend sei; vielfach verarmte der Adel, die freigewordenen Bauern machten Rückschritte, an vielen Orten wurde der Grundbesitz entwertet und bisherige Kulturflächen verödeten. Erst die Zukunft wird es lehren, ob die zunehmende Verbesserung des Verkehrs, ob der Sporn der freien Konkurrenz, die steigende Volkszahl und industrielle Thätigkeit im stande sein werden, eine so günstige Wirkung auf die bäuerlichen Verhältnisse zu äußern, daß auch die dunklen Stellen, die dem großen Werke der Emanzipation noch anhaften, verschwinden.

Die in früheren Jahrhunderten noch sehr ausgedehnten **Waldungen** sind durch den starken Holzexport, der seit Jahrzehnten stattfindet, stark gelichtet worden; dafür wurden bedeutende Mineralschätze erschlossen, teils im Ural, teils im asiatischen Rußland. Dort begann namentlich die Ausbeutung der Goldminen am Altai und der Goldwäschereien an den sibirischen Strömen in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts.

Die **Industrie** konnte trotz aller Sorgfalt, welche ihr von der Regierung gewidmet wurde, trotz der Absperrung ausländischer Fabrikate und der künstlichen Verpflanzung ausländischer Industrie nach Rußland qualitativ nur wenig zunehmen.

Günstiger stellte sich die Entwickelung des **Handels**. In der ersten Hälfte des gegenwärtigen Jahrhunderts waren die Kommunikationen im Innern so mangelhaft, daß die Ausfuhr der Landeserzeugnisse nur in beschränktem Maße vor sich gehen konnte, während derselbe Umstand nur den Preis der ausländischen Waren steigern, nicht aber deren Einfuhr mindern konnte, da ihr Bezug durch die wachsende Kultur des Landes gebieterisch gefordert wurde. Das Ergebnis war, daß die Einfuhr den Wert der Ausfuhr überstieg und Rußland infolgedessen Schulden machen mußte. Bereits in den vierziger Jahren machte sich ein Abnehmen des Übergewichts der Einfuhr bemerkbar. Der Krimkrieg zerrüttete die Finanzen des Reiches und lähmte seinen auswärtigen Handel. Nach Beendigung des Krimkrieges blühte der Ausfuhrhandel Rußlands schnell auf, infolge der mächtig zunehmenden Verkehrsmittel; dieser Aufschwung hatte vermehrte Bedürfnisse zur Folge, und so wuchs auch der Wert der jährlichen Einfuhr, jedoch nicht in ebenso schneller Entwickelung; die Ausfuhr näherte sich der Einfuhr, überstieg dieselbe in günstigen Jahren, und es wurde der Überschuß der Einfuhr bereits im verflossenen Jahrzehnt auf ein Minimum herabgedrückt. Rußland steht jetzt auf dem Punkte, die Einfuhr mit der Ausfuhr zu überschreiten; doch tritt dieser Moment zu spät ein, um den zerrütteten Finanzen des Landes gänzlich aufzuhelfen. Mag der Überfluß der Ausfuhr auch in ganz unerwartetem Maße steigen, so wird er doch so bald noch nicht hinreichen, um im Verein mit den natürlichen Geldquellen des Landes dessen laufende Verpflichtungen gegen das Ausland zu decken.

Rußland steht daher jedes Jahr vor der zwingenden Notwendigkeit, neue Schulden im Auslande zu kontrahieren und die alten zu verzinsen; wie lange dies noch möglich ist, ist nicht abzusehen. Es steht nur zu wünschen, daß bis dahin die Industrie Rußlands im Vereine mit seinem Exporthandel und gestützt durch eine vernünftige Zoll- und Finanzpolitik der Vermögenslage soweit aufgeholfen habe, daß eine Krise, welche ganz Europa schwer treffen würde, vermieden werde.

Die **russische Ausfuhr** hat ihre gegenwärtige Ausdehnung erst in neuerer Zeit gewonnen; sie ist, obwohl das Land auch früher im stande gewesen wäre, die gleichen Mengen von Naturprodukten zu liefern, durch Mangel an Kommunikationsmitteln zurückgehalten worden. Ihre jetzige Blüte dankt sie dem Bau von Eisenbahnen, die dem Innern Wege zum Meere und an die Landgrenze schufen, einer liberalen Zollpolitik, welche die Einfuhr erleichterte und so mittelbar das Bedürfnis nach Austauschwaren hervorrief, und schließlich dem Hauptfaktor, der die Quelle jener andern war, dem im russischen Volke allmählich sich heranbildenden Kulturzustand. Wie es die Natur dieses Landes mit sich bringt, sind die Hauptausfuhrartikel Rohprodukte; Halbfabrikate stehen weit hinter diesen zurück und Fabrikate verschwinden fast völlig.

Ein neuer Zolltarif von 1857 begünstigte die Einfuhr mehr, obgleich seine Zollsätze ungleich höher waren als die anderer europäischer Länder. Neue freihändlerische Bestrebungen wurden namentlich durch den deutschen und englischen Handelsstand unterstützt; und auch in Rußland kamen die einsichtigeren Leute zu der Überzeugung, daß man noch mehr in die Bahnen des Freihandels einlenken müsse. So wurden 1867 vom Finanzministerium neue Zollerleichterungen angeregt; aber die Fabrikanten Rußlands und auch ein Teil der russischen Handelswelt opponierten dagegen und gaben ihrer Opposition auch eine politische Färbung. Die Regierung indessen ließ sich von dieser Opposition nicht beirren, und im Jahre 1869 trat ein neuer Zolltarif in Kraft, infolgedessen der Handelsumsatz rapid zugenommen hat, während die Zolleinnahmen gestiegen sind.

Betrachtet man seit einer längeren Reihe von Jahren die Beteiligung der verschiedenen Länder an der russischen Einfuhr, so zeigt sich, daß England und Deutschland bei der wachsenden Einfuhr Rußlands mit ihren Produkten Schritt gehalten haben, und daß letzteres im Verhältnis noch bedeutendere Fortschritte gemacht hat, als ersteres. Frankreich und Österreich, sowie die Türkei und Belgien sind auch nicht zurückgeblieben; dagegen ist der Handel Hollands schwankend und scheint von den augenblicklichen Konjunkturen beeinflußt zu werden; die Steigerung der Einfuhr aus Nordamerika ist lediglich dem Petroleum zuzuschreiben, welches, wenn Rußland die ihm zu Gebote stehenden reichen Quellen ausnützen könnte, als Einfuhrartikel bald wieder zurücktreten würde. — Im allgemeinen läßt sich annehmen, daß die Einfuhr aus Deutschland die Ausfuhr dorthin um ein bedeutendes übersteigt, daß mit England und Frankreich das Entgegengesetzte stattfindet, und daß bei den übrigen Staaten das Übergewicht nach dem Ernteausfall und sonstigen Konjunkturen sich auf die eine oder andere Seite neigt.

Mit dem Eisenbahnbau begann man in Rußland weit später als in anderen Staaten; erst als der Krimkrieg gezeigt hatte, wie notwendig für Rußland die Möglichkeit rascher Militärtransporte sei, kam Leben und Bewegung in das russische Eisenbahnwesen. Man war genötigt, sich an das ausländische Kapital zu wenden, mit dessen Hilfe 1857 eine große russische Eisenbahngesellschaft gegründet ward. Aber erst 1865 begann Rußlands Eisenbahnära.

Die dünne Bevölkerung und die vorherrschende Rohproduktion bedingten einfache Formen des Baues. Rußland hat seine Bahnen vielfach durch Wälder und öde Gegenden vorgeschoben, wo früher keine Straße war. Da mußte man mit dem Ausschlagen der Wälder beginnen, um zunächst Telegraphenleitungen bauen zu können. Der flache Charakter des Landes und der Holzreichtum begünstigten den Bau; Mangel an hinreichender inländischer Eisenproduktion erschwerten ihn. Kunstbauten werden jetzt nicht mehr wie früher in Holz ausgeführt, wogegen für den Hochbau die vortrefflich entwickelte Holzkonstruktion sich sehr geeignet zeigte.

Rußland hat seine Bahnen zu teuer gebaut; die Schuld davon liegt wohl zumeist an dem Mangel reeller und ehrlicher Organisation der Arbeiten. Eine solche wäre aber durchaus notwendig, wenn Rußland den großen Aufgaben, welche das Eisenbahnwesen dort noch stellt, gerecht werden will. Kein Land der Erde hat so große civilisatorische Leistungen auf dem Wege des Eisenbahnbaues zu leisten. Die asiatischen Eisenbahnen, deren Zukunft in den Händen Rußlands liegt, sind eine Bedingung der Wiedererneuerung der asiatischen Kultur. 1891 konnte die erste Strecke der sibirischen Bahn eröffnet werden.

Deutsches und englisches Kapital hat sich dem russischen Eisenbahnwesen hauptsächlich hilfreich erwiesen; bei ihm fanden Prioritätsobligationen von zweifelhaft rentablen, ja selbst von zweifellos unrentablen Bahnen bereitwillige Aufnahme, wodurch die Zunahme des russischen Eisenbahnnetzes in den letzten Jahrzehnten sich erklärt.

Über die Geschichte des russischen Staatshaushalts wurden sehr verschiedene Urteile laut. Erst seit kurzer Zeit wird der Gang des Staatshaushalts veröffentlicht. Einzelne günstige Beurteiler betonten die Schnelligkeit in der Steigerung der Einnahmen und der Ausgaben seit der Regierung und den Reformen des Kaisers Alexander, die Eröffnung großer Hilfsquellen, das Aufhören periodischer Staatsanleihen. Jedenfalls hat sich der russische Staat bisher bestrebt, seine Verpflichtungen gegen auswärtige Gläubiger stets pünktlich zu erfüllen. Eine schwere Kalamität erwuchs 1891 aus einer Hungersnot, welche mehrere der mittleren Gouvernements heimsuchte, infolge einer Mißernte, welche der russischen Landwirtschaft tiefe Wunden schlug.

Das asiatische Rußland. Von besonderem Interesse ist in der neuesten Zeit die Ausdehnung der russischen Machtsphäre und des russischen Handelsgebiets in Asien geworden. Ganz planmäßig drangen die Russen in Asien immer weiter vor. Seit 1811 wurden Handelsbeziehungen nach der Dsungarei eröffnet und stets erweitert. Der Handel nach Buchara, schon 1731 angefangen, wurde im gegenwärtigen Jahrhundert weiter ausgedehnt, der Widerstand der turkestanischen Herrscher gegen das Eindringen der Russen gebrochen. Zuerst mußte der Chan von Chiwa die russische Macht empfinden; die Russen drangen 1840 aus Orenburg gegen Chiwa vor, wurden jedoch in der Nähe des Aralsees durch furchtbare Schneestürme am weiteren Vordringen gehindert, und die Expedition mußte nach schweren Verlusten heimkehren. Sodann brachte Rußland, vorsichtiger geworden, Dampfer auf den Aralsee und 1854 unternahm Perowski nach sorgfältigen Vorbereitungen seine zweite Expedition nach Chiwa. Am Amu-Darja drang er nach Chiwa vor und brachte den Chan durch einen vorteilhaften Vertrag in ein Botmäßigkeitsverhältnis; Festungen wurden am Aralsee gebaut. Dann drangen russische Expeditionen am Jaxartes vor in das Gebiet von Chokand, und nahmen die Städte Turkestan und Taschkend, letzteres als wertvollen Handelsplatz. Der Chan von Buchara suchte 1866 vergeblich, die russische

Macht aus Taschkend zu verdrängen, welches schließlich annektiert wurde; jetzt ist Buchara von Rußland abhängig, Samarkand russisches Besitztum und russische Dampfer fahren auf dem Jaxartes. 1884 anerkannten auch die Turkmenen von Merw die russische Oberhoheit. Die im Bau begriffene Eisenbahn vom Ostufer des kaspischen Meeres nach Taschkend wird diese Oberhoheit befestigen.

Das Amurgebiet, in welches schon im 17. Jahrhundert Kosaken eingedrungen waren, wurde bald von russischen Abenteurern besucht und dort Niederlassungen gegründet. Aber die Chinesen konnten es damals noch behaupten, und erst seit 1847 wurde es wieder von der russischen Eroberungspolitik in Angriff genommen. Militärische Expeditionen untersuchten das Land 1850 und 1854 und gründeten Niederlassungen; 1857 wurde der Amur zuerst mit Dampfern befahren und das Amurgebiet zur Küstenprovinz von Ostsibirien erklärt. Eine Amurkompanie war gegründet, die Einwanderung begünstigt, und China trat 1860 das ganze Amurgebiet und die Küste der Mandschurei an Rußland ab. Die Orte Blagoweschtschensk und Sofyeffsk am Amur wurden 1858 gegründet. Durch Erwerbung der mandschurischen Küste erhielt Rußland gute Häfen. Die Insel Sachalin wurde den Japanern genommen.

Rußland hat es in vorzüglicher Weise verstanden, seinen asiatischen Besitzstand zu festigen und zu erweitern. Die Karawanenstraßen von Orenburg, Troizk und Petropawlowsk nach Buchara und Taschkend vermitteln den Verkehr nach Turan; Telegraphenlinien wurden bis an die Mündung des Amur und zur chinesischen Grenze (nach Peking) errichtet; in Kuldscha am Ili wurde eine Niederlassung gegründet und in der chinesischen Stadt Kaschgar ein russisches Konsulat errichtet. Immer näher rückt die russische Macht den Grenzen Indiens, nur noch durch Afghanistan und die chinesische Bucharei von ihnen getrennt. 1891 streiften Kosaken durch das Pamir-Gebiet bis auf die Hindukusch-Pässe.

Schweden und Norwegen. Schweden konnte gegen Schluß des 18. Jahrhunderts, begünstigt durch den englisch-amerikanischen Krieg, als neutraler Staat seinen Seehandel ausdehnen und mit dem Zunehmen der englischen Eisenindustrie derselben immer größere Quantitäten schwedischen Eisens liefern. Auch der Absatz an Waldprodukten erweiterte sich in jener Zeit. Dagegen störten die Kriege gegen Frankreich 1806—1808 und gegen Rußland 1808, sowie die folgenden Kriege den wirtschaftlichen Aufschwung des Landes. Seit 1815 aber konnte sich das Land, durch seine natürliche Lage vor manchen Wirren der europäischen Politik bewahrt, ruhig entwickeln.

Der Ackerbau, im Mittelalter wahrscheinlich sehr blühend, später zurückgegangen, so daß Schweden von 1650—1819 Getreide einführen mußte, hob sich seit 1819, so daß von 1853 an schon eine steigende Getreideausfuhr möglich wurde, hauptsächlich als Folge der großen Opfer, die man der Verbesserung des Bodens gebracht hatte. Die Viehzucht hielt nicht gleichen Schritt mit dem Ackerbau. Die reichen Waldungen des Landes wurden lange in unwirtschaftlicher Weise verwüstet; jetzt werden sie sorgfältiger bewirtschaftet. Der Bergbau hat seit Aufhebung älterer Privilegien und seit Verbesserung der Verkehrsmittel einen glänzenden Aufschwung genommen. Die industriellen Gewerbe, besonders begünstigt durch die Könige Karl XIV. und Oskar I., haben in neuerer Zeit mit Hilfe hoher Schutzzölle große Fortschritte gemacht, blieben aber auf gewisse Punkte beschränkt.

Die Bewegung des auswärtigen Handels zeigt eine ganz auffallende Vermehrung desselben. So betrug 1834 die Einfuhr $14^1/_2$ Mill. Thaler, die Ausfuhr $15^3/_4$ Mill. Thaler; dagegen 1890 die Einfuhr 377 Mill. Kronen (à 1 Mk. 12 Pf.), die Ausfuhr 304 Mill. — Die schwedische Seemacht hat dagegen nach den napoleonischen Kriegen wieder abgenommen, da die übrigen seefahrenden Völker ihre Schiffahrt wieder steigerten.

Für Verbesserung des Verkehrs geschah auch in dem gegenwärtigen Jahrhundert alles mögliche. Mit dem Eisenbahnbau begann, da das Privatkapital sich nicht dazu bereit finden wollte, der Staat 1854. Man machte, als die normalspurigen Staatsbahnen ungünstige finanzielle Ergebnisse lieferten, Versuche mit leichteren Baumethoden.

Die Staatsfinanzen stellten sich in neuerer Zeit sehr günstig; Schulden wurden nur zu produktiven Zwecken (Eisenbahnbauten) aufgenommen. Seit 1873 wurde der Übergang zur Goldwährung angebahnt.

Norwegen war bis 1814 mit Dänemark vereinigt; seit jenem Jahre steht es in einer bloßen Personalunion mit Schweden, erfreut sich einer höchst liberalen, fast republikanischen Verfassung und hat sich mit Hilfe derselben und eines praktischen Selfgovernements so günstig entwickelt, als bei der Kargheit der nordischen Natur nur möglich war. Die Bevölkerung vermehrte sich im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts ungewöhnlich rasch. Das Gebiet des anbaufähigen Bodens wurde von 1830 bis 1850 durch Kulturarbeiten verdoppelt und auch sonst viel gethan, den Ackerbau zu heben. Doch zogen die Norweger die Ausnützung ihrer Wälder, die Fischerei und die Schiffahrt als lohnendere Erwerbszweige vor. Während der Holzhandel notwendig in der zu stark getriebenen Ausbeutung der Wälder eine Grenze finden muß, hat sich die Seefahrt in wahrhaft glänzender Weise entwickelt. Wie erstaunlich die Handelsflotte Norwegens zugenommen hat, ergiebt sich daraus, daß sie zu Anfang des 19. Jahrhunderts 1650 Schiffe mit 75000 Kommerzlasten, 1880 8095 Schiffe mit über 600000 Lasten zählte.

Dänemark. Das Auf- und Niedersteigen des dänischen Handels hing zumeist davon ab, ob das kleine Land selbst in die Kriege der großen europäischen Mächte gezogen ward, oder ob es die durch diese Kriege verursachten Störungen des Weltverkehrs als neutrale Macht zur Ausdehnung des eigenen Handels benützen konnte. So konnten die Dänen gegen Ende des 18. Jahrhunderts einen Teil des vormals holländischen Handels an sich ziehen, als Holland von den Franzosen in Besitz genommen

war. Der Verschluß der deutschen Nordseehäfen gegen die englische Einfuhr 1803 leitete dieselbe ebenfalls über Dänemark. Dann aber begannen schlechte Zeiten. In einem folgenden Kriege mit England ward Kopenhagen in Brand geschossen (1807) und 700 Schiffe weggenommen; Handel und Schiffahrt hörten auf, die Staatsschuld wuchs enorm. 1814 mußte auch die Lostrennung Norwegens zugelassen werden. Die folgenden Friedensjahre ließen das Land sich erholen; die Industrie machte zwar keine bemerkenswerten Fortschritte, aber die Landwirtschaft konnte wenigstens wieder ihre überschüssigen Produkte nach England, Frankreich u. s. w. ausführen. Das wichtigste Ereignis in der neuesten dänischen Handelsgeschichte bildet die Ablösung des Sundzolls, welcher bis dahin von allen den Sund passierenden ausländischen Schiffen erhoben worden war und 1857 durch die beteiligten seefahrenden Nationen abgelöst ward. Einen schweren Verlust erlitt Dänemark wieder 1864, als es die Herzogtümer Schleswig und Holstein an Preußen und Österreich abtreten mußte. Nach diesem schweren Schlage ordnete das kleine Land seine Finanzen mit anerkennenswerter Schnelligkeit.

Griechenland. Erst seit 1828 nach seinen Befreiungskriegen in die Reihe der selbständigen Staaten Europas eingetreten, laboriert Griechenland, welches vorher unter dem barbarischen Drucke des türkischen Despotismus in ganz primitiven Wirtschaftszuständen verblieben war, noch heute unter den Nachwehen der Türkenherrschaft und der großen Anstrengungen, welche der Befreiungskampf ihm aufgebürdet hatte. Kaum in einem Lande der Welt ist der Kontrast zwischen der großartigen Vergangenheit und den Mißständen der Gegenwart größer als hier. Ein bedeutender Teil der Einwohnerschaft ist ganz und gar ungebildet, bei einem anderen Teile herrscht alle Überfeinerung europäischer Großstädter. Klerus und Klöster sind zahlreich, die Zahl der Gewerbetreibenden gering; neben großer Freigebigkeit der Natur findet man viel ödes und verdorrtes Land, neben dem Raffinement des modernen Welthandels oft ganz unvermittelt das roheste Hirtenleben. Dazu kommen beständige Parteiungen, heißblütige Agitation auf politischem Gebiete, Habsucht, Herrschbegier und Eitelkeit der Parteiführer. Die geringe Volkszahl, die Armut und der finanzielle Druck lassen Staat und Volk zu keiner festen und energischen Politik gelangen, zu der letzteres sich doch durch seine große Vergangenheit berufen glaubt.

Trotzdem, daß Landbau und Industrie auf sehr niedriger Stufe stehen, ist doch die Ausfuhr (Korinthen, Wein, Früchte ꝛc.) in stetem Steigen. Sie wuchs von $5^1/_2$ Mill. Drachmen im Jahre 1833 auf 107 Mill. im Jahre 1881, die Einfuhr in der gleichen Periode von $12^1/_4$ Mill. auf 140 Mill. Zu Haupthandelshäfen wurden Patras für den Korinthenhandel, Hermopolis (auf Syra) für den Dampfschiffsverkehr. Die Ionischen Inseln, vordem eine Republik unter englischem Schutze, sind seit 1864 Griechenland einverleibt worden. Die Finanzen des Königreichs konnten sich seit den Befreiungskriegen nicht erholen; es wurden beständig Anleihen zu unproduktiven Zwecken gemacht.

Rumänien. Die Fürstentümer Moldau und Walachei hatten schon vor ihrer Vereinigung, obgleich tributpflichtige Schutzstaaten der Türkei, doch wirtschaftlich eine selbständige Entwickelung genommen. Die schweren Bedrängnisse, welche seit 1821 der Aufstand Ypsilantis, die folgende türkische Okkupation und ein russisch-türkischer Krieg über die Fürstentümer gebracht hatten, endeten mit dem Frieden von Adrianopel 1829. Seitdem ist der russische Einfluß ein stärkerer geworden. Die außerordentliche Fruchtbarkeit der Fürstentümer ließ sie bald von jenen Bedrängnissen sich erholen und ihren Getreideexport wichtig werden. 1861 wurden die beiden Fürstentümer zu einem Fürstentum, Rumänien, vereinigt; seit 1881 Königreich. Es scheint, daß dasselbe jetzt ziemlich stetig geordneten Zuständen und einer gesicherten Volkswirtschaft entgegengeht. Wenn man den hauptsächlichen wirtschaftlichen Übelständen: dem Kapitalmangel, den fehlenden industriellen Arbeitskräften, der immer noch weiten Kluft zwischen dem besitzenden Adel und der kaum aus dem Zustande der Leibeigenschaft emporgehobenen Landbevölkerung, dem ungegründeten Vorurteil gegen fremde, namentlich gegen jüdische und deutsche Elemente die reichen Hilfsquellen des Landes, seine immense Fruchtbarkeit gegenüberstellt, so eröffnen sich immerhin schöne Hoffnungen für das Land, welches die breiteste Basis des Volkswohlstandes, die Rohproduktion, so ausgeprägt zeigt.

Das Gros der Bevölkerung, die Bauern, reift gewiß, wenn einmal einige Generationen hindurch die ehemaligen Bedrückungen durch die Gutsherren verschmerzt sind, und wenn die Volksbildung, die in der Walachei mehr Fortschritte macht, als in der Moldau, gebührende Pflege findet, zu einem tüchtigen homogenen Volke heran; die Fruchtbarkeit des Landes kann bei gehöriger Schonung der Wälder nicht allein erhalten, sondern gesteigert werden; mit der zunehmenden Städtebildung und städtischen Intelligenz wird dann auch die Kapitalansammlung, die Entwicklung der Industrie und des durch Natur so begünstigten Handels Schritt halten.

Türkei. Auf die Herrschaft des Säbels gegründet, ein Produkt der Eroberung, seit Jahrhunderten in Verfall, erscheint das türkische Reich längst als ein kaum lebensfähiger Rest altasiatischer Despotie auf europäischem Boden. Vergeblich hat man seit einer Reihe von Jahren versucht, durch Reformen den Verfall aufzuhalten. Zuerst wurde das Kriegswesen dem europäischen angepaßt, sodann den Christen Rechtsgleichheit mit den Muselmännern gewährt u. a. Seit dem russisch-türkischen Kriege von 1827 bis 1829 und dem Frieden von Adrianopel (1829) konnte nur die Politik der europäischen Westmächte das wankende Reich erhalten. Neuere Reformen sollten stattfinden. Das meiste scheiterte an der Kraftlosigkeit der Regierung und an der Indolenz und dem Fanatismus des Volkes. Von Jahr zu Jahr wurde die Auflösung auffallender. Alle europäischen Neuerungen blieben den rechtgläubigen

Muselmännern ein Greuel. Sie konnten nicht lebensfähig werden und blieben bloße Experimente, welche nur dazu dienten, die Eigenart dieses Staatswesens noch mehr zu erschüttern. So siechte das Reich dahin, von Schulden erdrückt, unfähig, seine wirtschaftlichen Reichtumsquellen auszunützen, zu stark zum Sterben und zu schwach zum Leben. Die neuesten Aufstände in Bosnien, in der Herzegowina und in Bulgarien führten endlich zu dem russisch-türkischen Kriege von 1877, durch welchen der Zerfall der europäischen Türkei zur vollendeten Thatsache wurde. Die Türkei verlor Bulgarien, Bosnien und die Herzegowina. Bulgarien ward eine selbständige Monarchie (1879); Bosnien und Herzegowina kamen an Österreich.

Bodenprodukte und Industrie haben im Laufe des Jahrhunderts wenig nennenswerte Fortschritte in der eigentlichen Türkei gemacht. Die Landwirtschaft wurde bisher in Bulgarien am fleißigsten betrieben; die Benützung der Wälder ist noch ungeregelt geblieben; von den vorhandenen mineralischen Schätzen wurden einige Kohlenlager in Angriff genommen, bei Konstantinopel ein großartiges Eisenwerk errichtet. Der Wert der Einfuhr beträgt (1889—90) 2104 Mill. Piaster, der Ausfuhr 1517 Mill. Ein Eisenbahnnetz wurde im gegenwärtigen Jahrzehnt in Angriff genommen und auch einige der Hauptlinien vollendet, aber nur mit Hilfe fremden Kapitals. Das Postwesen wurde 1840 reformiert, Banken zu Konstantinopel 1848 und 1853 gegründet.

In den volkswirtschaftlichen Verhältnissen ist seit 1871 ein bedeutender Rückschritt zu entdecken. Seine Gründe liegen teils in der Entlassung der meisten europäischen und der durch Fuad und Ali Pascha angestellten redlichen türkischen Beamten, teils in der Bedrückung der ländlichen Bevölkerung durch die stets wechselnden Statthalter, teils in Verschwendungen mancher Art. Die mohammedanische Bevölkerung und ihr Wohlstand minderte sich fortwährend. 1890 brach man grundsätzlich mit dem Negerhandel, den eine kaiserliche Verordnung seither für das ganze Reich verbietet.

Einen sprechenden Beweis für die wirtschaftliche Unfähigkeit der Türkei liefert der Staatshaushalt. Nachdem es immer nur dem härtesten Steuerdrucke möglich gewesen war, die Einnahmen für den jährlichen Staatsaufwand zu bestreiten, und das Reich mit einer kolossalen Schuldenlast seit 1854 überbürdet worden war, ist 1865 der teilweise Staatsbankrott eingetreten. Eine Rettung aus den trostlosen Finanzzuständen ist einigermaßen durch Nutzbarmachung des Wakuf (Stiftungsvermögen) zu erwarten.

Die asiatische Türkei. An der anatolischen, syrischen und pontischen Küste ist — allerdings kaum weiter, als der europäische Einfluß reicht — seit einigen Jahrzehnten ein lebhafter Aufschwung bemerkbar, hauptsächlich durch die Dampfschiffsverbindungen vermittelt, welche seit den vierziger Jahren mit allen nur einigermaßen bedeutenden Häfen jener Küsten angeknüpft wurden. Zum wichtigsten Handelsplatze Vorderasiens arbeitete sich Smyrna empor, das auch schon zwei kurze Eisenbahnlinien nach dem Innern Kleinasiens zu strecken versucht hat. Unweit des Marmara-Meeres ward Brussa, an der pontischen Küste Sinope, Samsun, Erekli, Ineboli, vor allem Trapezunt wichtig, letzteres als Ausgangspunkt für den Karawanenhandel nach Persien. Opium, Baumwolle, Krapp, Gerbstoffe, Südfrüchte, Seide, Wolle und Ziegenhaare wurden die namhaften Exportgüter Kleinasiens. An der syrischen Küste hat Beirut die übrigen Küstenplätze überflügelt. Arabien dagegen blieb in seiner Abgeschlossenheit, und auch Mesopotamien ist für den Weltverkehr unbedeutend geblieben, trotz der Dampfschiffahrt auf dem Euphrat und Tigris. Cypern ward 1878 von England erworben.

Persien, welches, solange die Herrschaft des Mohammedanismus dort währt, zu keiner Bedeutung für den Welthandel kommen konnte und, despotisch regiert und unordentlich verwaltet, auch in der neueren Zeit vielfach von Unruhen heimgesucht wurde, hat seine inneren Verkehrsmittel nicht verbessert und versendet nach wie vor nur einige Rohprodukte. An den Küstenplätzen treiben Europäer Handel, insbesondere Russen im Norden, in Armenien und am Kaspischen Meere. Für den europäisch-persischen Verkehr wurde Täbris, unweit der russischen und türkischen Grenze, der wichtigste Punkt. Dort etablierten sich schon in den zwanziger Jahren russische Handelshäuser, und es bildete sich ein lebhafter Karawanenverkehr nach Redut Kaleh am Schwarzen Meere aus. Als in den dreißiger Jahren Rußland diesem Verkehr Schwierigkeiten bereitete, wandte sich der Warenzug nach dem Schwarzen Meere auf türkisches Gebiet, nach Trapezunt. Jetzt hat Rußland durch den Eisenbahnbau von Poti nach Tiflis versucht, diesen Teil des europäisch-persischen Verkehrs wieder durch russisches Gebiet zu lenken; ob mit Erfolg, wird die Zukunft lehren. Von europäischen Waren sind die deutschen und schweizerischen neben den russischen auf den Märkten Persiens herrschend geworden. Die wichtigsten Ausfuhrartikel Persiens wurden Seide, Tabak, Viehprodukte.

China. Bis in das gegenwärtige Jahrhundert dem europäischen Handel fast unzugänglich, wurde China seit dem von England begonnenen Opiumkriege (1840) genötigt, seine Küsten für die europäischen Schiffe zu öffnen. England erzwang sich mit Waffengewalt das Recht, den Chinesen das dieselben vergiftende Opium einzuführen, und (1842) Abtretung der Insel Hongkong. In den Jahren 1858 und 1860 wurde dieses Recht auch noch erweitert; auch Frankreich, Rußland und die Vereinigten Staaten fanden seit 1858 Zugang nach den chinesischen Häfen, Preußen seit 1861 (für den Zollverein).

Thee und Seide sind die wichtigsten Ausfuhrartikel geworden. Da der Einfuhrwert immer noch geringer ist, als der Ausfuhrwert, muß der Überschuß des letzteren von Europa mit Silber bezahlt werden, woher zum Teile der große Silberabzug aus Europa nach Ostasien veranlaßt wird. Neben Thee und Seide sind die übrigen Exportgegenstände

unbedeutend; doch hat Europa schon Geschmack an manchen chinesischen Industrieerzeugnissen gefunden.

Den Fortschritten der Verkehrstechnik gegenüber verhielt sich China ablehnend. Die erste Eisenbahn ward von Shanghai nach Wusung (16 km) 1876 eröffnet; die Telegraphenlinien sind ganz unbedeutend.

Unter den chinesischen Häfen, welche dem europäischen Verkehr geöffnet wurden, sind Shanghai, Hankau und Tientsin die wichtigsten geworden.

Japan. Bis in die neueste Zeit bloß den Holländern und den Chinesen zu einem sehr beschränkten Verkehr erschlossen, ist Japan erst seit der Mitte des laufenden Jahrhunderts in den Welthandel eingetreten. 1845 gelang es den Nordamerikanern, 1855 den Russen, später auch anderen europäischen Staaten, das Recht der Landung und selbst der Niederlassung zu erwerben. Europa fand hier zum Erstaunen ein Kulturland mit dichter Bevölkerung, mit uralter Geschichte, höchst sorgfältiger Bodenkultur, ausgebildeter Industrie, mit geordnetem Verkehrswesen: Straßen, Postläufe, wohleingerichtete Kaufläden, Messen, Handelsflotte u. s. f. — Ein ergiebiges Feld für den Absatz europäischer Industrieprodukte wird Japan nicht bieten, da das Volk, bei schon vorhandener eminenter Begabung auf industriellem Gebiete, auch außerordentlichen Fleiß besitzt, und technische Fortschritte aus Europa mit Eifer und Geschick annimmt. 1870 begann man auch Eisenbahnen zu bauen, und wurden mehrere Linien schon eröffnet. Unter den Ausfuhrartikeln sind Seide und Thee wichtig geworden; in den letzten Jahren stieg die Einfuhr bedeutend, während die Ausfuhr zurückblieb. Yokohama, Hiogo-Osaka und Nagasaki wurden die Hauptplätze für den europäisch-japanesischen Verkehr.

Afrika. Der ganze Weltteil hat mit wenigen Ausnahmen seine Welthandelsstellung bis in die jüngste Zeit nicht verändert. An der Ostküste wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts die Insel Zanzibar zum Hauptmarkte eines europäisch-ostafrikanischen Handels (Elfenbein, Gewürznelken und Gummikopal). Im Süden nahm die Kapkolonie zu; der ganze Westen ist lediglich an den Küstenplätzen dem europäischen Handel zugänglich. Hier ward in neuerer Zeit das Palmöl ein Hauptexportartikel. Marokko blieb dem Verkehr mit Europa abgeneigt, während das kleine Tunis sich für Kulturbestrebungen zugänglich zeigte, um schließlich in die Hände Frankreichs zu fallen.

Innerafrika wurde im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts zum interessantesten Zielpunkte der Entdeckungsreisen. Unter den zahlreichen Reisenden, welche die dortigen Gebiete zu erforschen suchten, ragen vor allen Livingstone und Stanley hervor. Letzterer war es, welcher zuerst den Kontinent von Osten nach Westen quer durchzog und hierbei den Lauf des Kongostroms erforschte. Aus der Initiative Stanleys und durch die Hilfe und Mitwirkung des Königs Leopold II. von Belgien ging der 1885 begründete unabhängige Kongostaat hervor. Derselbe steht unter der Souveränität des Königs Leopold, ohne jedoch sonst mit Belgien irgendwie staatsrechtlich verbunden zu sein. Die Regierung dieses jungen Staates legte eine Reihe von Handels- und Militärstationen am Kongoflusse an.

Seit 1884 sind bedeutende Strecken in Afrika unter den Schutz des Deutschen Reiches gestellt worden: Angra Pequena und Kamerun im Guinea-Golf, sodann die ganze Südwest-Küste zwischen den portugiesischen Besitzungen und dem Kapland, mit Ausnahme der Walfisch-Bai; endlich in Ostafrika die an die „Gesellschaft für deutsche Kolonisation“ abgetretenen Gebiete von Usagara, Nguru, Useguha und Ukami, nördlicher das Küstengebiet von Witu.

Unter allen Ländern Afrikas ist Ägypten heutzutage für den Welthandel am bedeutendsten. Die osmanische Herrschaft hatte zwar auch dort Jahrhunderte lang Wohlstand und Kultur unterdrückt; aber im 19. Jahrhundert hob sich das Land wieder unter der Verwaltung Mehemed Alis seit 1806. Es wurden Bodenkulturen vorgenommen und neue Handelspflanzen angebaut, aber auch drückende Staatsmonopole geschaffen. Besondere Zunahme zeigte die Baumwollkultur, während der Anbau von Getreide, Reis, Zucker zurückging. Nicht allein der Landbau, auch die Industrie und der Handel wurden zum Staatsmonopol gemacht und damit die selbständige Thätigkeit des Volkes unterdrückt. Im Verkehrswesen suchte man europäische Fortschritte nachzuahmen; Ägypten erhielt sein Eisenbahnnetz und seine Telegraphenlinien. Besondere Erfolge versprach anfangs der mit französischem Kapital unternommene, von Ägypten unterstützte Bau des Suezkanals, der mit viel Glanz und Lärm ins Leben trat. Aber von den Einwänden, die ihm schon bei seiner Entstehung entgegentraten, zeigten sich mehrere berechtigt: die Notwendigkeit steter kostspieliger Reparaturen, sowie die Unbrauchbarkeit des Roten Meeres für die Segelschiffahrt. Seit der Kanal in Betrieb gesetzt ist, hat der französische Handelseinfluß dort keineswegs so gewonnen, wie man es in Frankreich erwartet hatte, sondern im Gegenteil scheint England jetzt die Früchte des Unternehmens einheimsen zu wollen. Rücksichtslose Ausbeutung des Landes durch europäische Spekulation führte 1882 zum Aufstand Arabi Paschas, nach dessen Niederwerfung der britische Einfluß vollständig überhandzunehmen scheint.

Das alte Alexandria hat in dieser Periode einen ganz märchenhaften Aufschwung genommen. 1790 zählte es kaum 6000 Einwohner, jetzt über 200000. Ursachen dieses Aufblühens sind der starke europäisch-ostindische Transit, die Alexandria-Suez-Bahn, die Nachbarschaft des Suezkanals, die gesteigerte Ausfuhr Ägyptens und hauptsächlich der Mahmudjehkanal, durch welchen die Stadt mit dem Nil verbunden und in die Lage gesetzt ward, die anderen Küstenstädte, Rosette und Damiette, zu überflügeln.

Die Vereinigten Staaten. Im Jahre 1783 hatten die dreizehn „Vereinigten Staaten“ von Nordamerika nach langjährigem Kriege die Unabhängigkeit von England errungen. Sie hatten dabei schwer gelitten; das Land war teilweise verheert, der Handel zerstört, gegen 70000 waffenfähige

Männer verloren, der Kongreß mit Schulden überbürdet. Kredit mangelte; im Innern stritten die Parteien. Die Errichtung der Verfassung von 1787 schuf stetige, geordnete Verhältnisse; die Vereinigten Staaten traten als ein höchst entwickelungsfähiges Staatswesen, in welchem Ackerbau, Schiffahrt, Handel und Fischerei die Haupterwerbszweige bildeten, selbständig in die Geschichte des Welthandels ein. Die Industrie der Vereinigten Staaten fing damals erst an. Hauptausfuhrgegenstände waren Tabak und Reis aus Virginien, Maryland und Carolina.

Die Vereinigten Staaten wuchsen seit dem Befreiungskriege ununterbrochen an Land und Volk. 1791 wurde Vermont und 1792 Kentucky als 14. und 15. Staat in die Union aufgenommen, 1796 Tennessee, 1802 Ohio. 1803 wurde Louisiana von Frankreich an die Union für 15 Mill. Dollars abgetreten, 1810 Florida vorläufig in Besitz genommen; 1816 Indiana als 19. Staat aufgenommen. Ihm folgten 1817 Mississippi, 1818 Illinois, 1819 Alabama, 1820 Maine und 1824 Missouri. Die Bevölkerung betrug 1820 9638000 Seelen, worunter 1538000 Sklaven. Iowa und Florida wurden als selbständige Staaten 1845 aufgenommen, im selben Jahre Texas einverleibt. Arkansas war 1846 aufgenommen und im selben Jahre Oregon durch Vertrag mit England erworben, 1848 Neu-Mexiko und Oberkalifornien (von Mexiko). Es folgten Wisconsin 1848, Kalifornien 1851, Minnesota 1858, Kansas 1858, Oregon 1859, West-Virginien 1862, Nevada 1864 (als eigene Staaten aufgenommen), während das Gebiet von Arizona 1854, das russische Amerika, auch Alaska genannt, (durch Kauf) 1867 erworben wurde. Nebraska ward als Staat 1868 aufgenommen.

In ähnlicher Progression vermehrte sich die Bevölkerung. Sie betrug 1790 kaum 4 Millionen und stieg in den folgenden Jahrzehnten auf 5, 7, 9, 12, 17, 23, 31, 40, 50 und 1890 auf $62,_{9}$ Millionen. Die Einwanderung nahm besonders seit den dreißiger Jahren zu und stieg in den vierziger und fünfziger Jahren in unglaublicher Weise. Die alte Einwohnerschaft der Indianer ward mehr und mehr zurückgedrängt und verminderte sich mit rapider Schnelligkeit, so oft sie auch versuchte, in blutigen Kämpfen sich gegen die Weißen zu behaupten.

Der rasche Bevölkerungszuwachs war von entsprechendem wirtschaftlichen Aufschwunge begleitet. Zu den ursprünglichen Ausfuhrartikeln kamen bald, in Folge europäischer Mißernten, Getreide und Mehl. Die Kriege, in welche am Ende des 18. Jahrhunderts Frankreich, England, Holland und Spanien verwickelt wurden, wandten den Seeverkehr den Handelsflotten neutraler Staaten zu; die Vereinigten Staaten zogen den Hauptvorteil daraus und bemächtigten sich namentlich des europäisch-westindischen Handels. Bald nahm auch (seit Ende des 18. Jahrhunderts) der Anbau und die Ausfuhr der Baumwolle in riesigen Dimensionen zu.

Die Kontinentalsperre versetzte 1806 diesem aufblühenden Seehandel einen schweren Stoß; der Verkehr nach Europa hatte mit großen Hindernissen zu kämpfen. Um die amerikanische Handelsflotte zu retten, erließ der Kongreß die Embargo-Akte, welche den amerikanischen Schiffen den Handel nach Europa verbot. Ein neuer englisch-amerikanischer Krieg 1812 brachte auch neue Störungen und lähmte selbst den amerikanisch-westindischen Verkehr.

Dafür konnte die einheimische Industrie sich entwickeln, um so rascher, als ihr die Kapitalien zuflossen, die vor dem auswärtigen Handel eine berechtigte Scheu empfanden. Schon 1790 fing man auch an, diese Industrie durch Zölle zu schützen; 1798 wurde das Schutzsystem verschärft. Namentlich waren es die nordöstlichen (Neu-England) Staaten, welche rasch eine lebhafte Baumwoll- und Wollindustrie, Glasfabrikation und Eisenindustrie entstehen ließen. Zugleich drang, getragen von massenhafter Einwanderung, der Ackerbau stetig nach den Neubruchländern des Westens vor.

Als der Friede nach Europa zurückkehrte, öffnete er auch die europäischen Häfen wieder für die amerikanischen Erzeugnisse. Aber in der wirtschaftlichen Politik der Staaten erhielten die industriellen Interessen das Übergewicht und bestimmten den Kongreß 1824 zu einem höchst energischen Schutzzollsystem, welches auf die meisten Waren Wertzölle von 25—50 % legte und diese Zölle 1828 sogar noch erhöhte. 1833 und 1857 erfolgten zwar Herabsetzungen des Tarifs; aber 1861 und 1864 wurde derselbe wieder bedeutend erhöht, und 1866 wurden die Wertzölle sogar bis auf 66 % gesteigert. In der Zollpolitik waren die Südstaaten mit den nördlichen keineswegs einig; die Südstaaten bedurften und wollten den Freihandel, und ihrem Drängen entsprachen auch die Zollermäßigungen von 1833 und 1857.

Ein anderer Gegenstand wirtschaftspolitischer Kämpfe war in den Vereinigten Staaten die Bankfrage, verbunden mit der Währungsfrage. Nachdem 1814 wegen übertriebener Notenausgabe eine allgemeine Bankkrisis stattgefunden hatte, wurde 1816 eine Nationalbank gegründet, welche mit Unterstützung der Regierung den Geldverkehr beherrschte. Auch dieses große Institut hielt sich nicht frei von unheilvollen Spekulationen. 1836 hörte es auf, Staatsanstalt zu sein. Lange war es eifriges Bestreben des Präsidenten Jackson und seines Nachfolgers, gegen den Unfug der Banken und die Papiergeldspekulation zu kämpfen, und dem Volke statt des trügerischen Papiergelds metallene Zirkulationsmittel zu schaffen und zu erhalten. Erst 1840 konnte die unheilvolle Verbindung der Staatsfinanzen mit den Banken gelöst werden, und mit der Liquidation der Vereinigten Staatenbank (1841) hatte die Periode des großen Bankschwindels ein Ende.

Viel gewaltigere Störungen brachte eine andere wirtschaftliche Frage, jene der Negersklaverei. Die Nordstaaten hatten seit 1827 die Negersklaverei allmählich abgeschafft; die Südstaaten konnten dieselbe bei ihrem Plantagenbau nicht entbehren und sahen mit steigender Erbitterung, wie im Norden die Sympathieen für die Emanzipation der Neger (Partei der Abolitionisten) sich mehrten. Die Emanzipationsbestrebungen waren so alt als die Republik, gewannen aber erst in den dreißiger Jahren große

Ausdehnung. Zur Katastrophe kam die Sklavenfrage endlich während des Bürgerkrieges, der die Sklaverei im ganzen Gebiete der Union beseitigte.

Auch die außerordentliche Entwickelung des Verkehrswesens in den Vereinigten Staaten war nicht ohne Gefahr. Ozeanische Dampfschiffunternehmungen, Kanalbauten, Dampferlinien auf Flüssen und Binnenseeen und namentlich Eisenbahnbauten wurden mit rücksichtsloser Kühnheit und riesigem Aufwande unternommen. 1830 bestanden in den Vereinigten Staaten erst 40 Meilen Eisenbahn (die Stadt Boston in Massachusetts war mit dem Eisenbahnbau vorgegangen); Ende 1891 standen 275270 Kilometer in Betrieb. Den Eisenbahnunternehmungen war möglichst viel Freiheit gelassen; die Schienenwege wurden durch Wüsten und Urwälder gebaut als Vorläufer der Kultur und Städtegründer. Das großartige Wachstum der Eisenbahnen führte aber nach und nach zu bedenklichen Zuständen. Die Eisenbahndirektionen wurden zu wirtschaftlichen Gebietern des Staates, namentlich auch durch die bedeutenden Landschenkungen, welche sie vom Kongreß erhielten. Größere Unternehmungen verschlangen die kleineren und einzelne derselben (Pennsylvaniabahn, Pacificbahn u. a.) wurden zu kommerziellen Ungeheuern, welche mit ihren Tarifbedingungen namentlich die Farmer bedrücken und in den letzten Jahren eine energische Gegenbewegung verursachten.

Die Produktion und der Handel der Vereinigten Staaten zeigten von Anbeginn eine Neigung zu großen und bedenklichen Krisen. Solche Krisen ergaben sich in den Jahren 1818 und 1825 als nächste Folgen des übermäßig raschen Aufschwungs der vorhergegangenen Jahre. Ähnliche, nur noch heftigere Krisen folgten 1837 und 1839 mit schmerzlichem Rückschlag auch auf den englischen Handel. Aber kaum war eine wirtschaftliche Störung durch die gewaltigen Hilfsmittel des Landes überwunden, so fing sofort die Spekulation von vorn an. Noch zweimal mußte die Union solche Krisen erleben, 1847 und 1857, ehe sie dem größten Ereignisse ihrer jungen Geschichte entgegenging.

Mannigfache Gegensätze der politischen Anschauungen und der wirtschaftlichen Interessen führten 1861 zum Aufstand der Südstaaten, welcher nach ungeheuren Opfern im Jahre 1864 unterdrückt wurde. Folge des Krieges war die Aufhebung der Sklaverei in den Südstaaten und damit eine gänzliche Umgestaltung ihrer Gesamtproduktion. Aber auch der Norden hatte den Krieg schwer empfunden. Es war ein Kampf um die Existenz gewesen; kolossale Werte waren zerstört, Landwirtschaft und Industrie in jenen Staaten, die dem Schauplatze des Krieges zunächst lagen, gelähmt worden, der auswärtige Handel herabgegangen (siehe unten). Wenn auch die kolossale Schuldenlast (300 Mill. Dollar), welche dieser Krieg der Nation aufbürdete, rasch abgeschüttelt werden konnte, sind andere Nachwehen desselben heute noch nicht verschmerzt.

Nach dem Kriege stiegen Produktion und Handel — mit Ausnahme der südlichen Plantagenstaaten — rasch wieder zu stolzer Höhe, die Wareneinfuhr von 353 Mill. im Jahre 1860 auf 642 Mill. im Jahre 1873, die Warenausfuhr der gleichen Periode von 316 auf 575 Mill. Im September 1869 erlebten die Staaten eine schwere Geldkrisis, unter dem Namen „der schwarze Freitag" bekannt; die schwerste, welche New-York jemals empfand. In den Jahren 1873 und 1874 erreichten Industrie und Handel einen Höhepunkt; dann aber trat wieder eine Krisis ein; und 1876 war die Wareneinfuhr auf 460 Mill. herabgegangen, die Warenausfuhr fast gleich geblieben, die Edelmetallausfuhr von 73 Mill. (1873) auf 50 Mill. herabgegangen.

Im Laufe der Geschichte der Vereinigten Staaten haben sich innerhalb derselben verschiedene Gruppen gebildet, von welchen jede eine andere wirtschaftliche Entwickelung genommen hat. Die nordöstlichen Staaten, die ältesten der Union, wurden und blieben der Sitz des eigentlichen Yankeetums und warfen sich hauptsächlich auf Industrie, Handel und Schiffahrt. Sie bevölkerten sich am raschesten und ließen an der atlantischen Küste eine Reihe großer Handelsstädte erwachsen, wie New-York, Boston, Baltimore u. a. In diesen Städten bildete sich neben einer gemischten Bevölkerung europäischer und amerikanischer Herkunft eine Aristokratie von glücklichen Spekulanten in Fischthran, Stockfisch, Baumwolle, Steinkohlen und Petroleum. Die reiche Gelegenheit zur Ausbeutung eines großen, mannigfach gesegneten Weltteils, die rasch errungene Selbständigkeit, der Mangel einer großen Vergangenheit, haben dem Yankeetum seine guten und schlechten Seiten verschafft; seinen Spekulationsgeist, seinen raschen Entschluß (das go ahead), seine Gewinnsucht, seine eckigen Lebensformen, seine poesielose Gesittung.

Die Südstaaten hatten, solange die Negersklaverei bestand, den Charakter feudaler Zustände. Auf großem Grundbesitz saßen aristokratische Besitzer mit aristokratischen Neigungen, Gesinnungen und Sitten, durch welche sie sich zwar vorteilhaft vor dem Volke der Nordseestaaten auszeichneten; dafür fehlten die riesige Energie, der Fleiß, die Spekulationsgabe und Zähigkeit des Nordens und seine freiheitlichen Institutionen. Mit der Emanzipation der Neger ist das ganz anders geworden. Dieselbe mußte eine vollständige Umwälzung der südstaatlichen Produktionsverhältnisse herbeiführen. Baumwolle und Tabak waren die Hauptausfuhrartikel der Südstaaten gewesen; überdies hatten die Zuckerplantagen von Louisiana die ganze Union versorgt. Mit dem Aufhören der Sklavenarbeit mußten, da die Plantagenarbeit in den südlicheren Staaten für Europäer wegen des Klimas unmöglich ist, die freien Neger aber nur ungern arbeiten, manche Produktionszweige, namentlich Baumwolle, Zucker, Reis sehr zurückgehen; der Tabaksbau konnte, da er auch in den nördlicheren Staaten betrieben werden kann, leichter Arbeitskräfte finden.

Die Staaten westlich vom Alleghanygebirge, südlich von den großen Seeen, wurden im Laufe der Zeit zum eigentlichen Ackerbaugebiet der Vereinigten Staaten und nahmen als solches ebenfalls eine gesonderte Entwickelung und mit der Zeit den

wirtschaftlichen Schwerpunkt der Republik für sich in Anspruch. Ihre Bevölkerung, ihr Reichtum, ihre Städte und Verkehrsmittel wuchsen mit staunenswerter Progression; **Chicago** in Illinois wurde ihr Zentrum, der Mississippi, der Ohio und die Seeen ihre natürlichen, ein ungemein rasch gewachsenes Eisenbahnnetz ihr künstliches Verkehrswerkzeug. Die landwirtschaftliche Bevölkerung dieser Staaten, auf großen Strecken rein deutsch oder stark mit deutschen Elementen versetzt, bildete sich zu einem soliden höchst achtbaren Bestandteil des amerikanischen Volkes aus.

Einen ganz gesonderten Entwickelungsgang nahmen die Staaten des fernen Westens; diese, Kalifornien und Nevada voran, wurden zu den **Minenländern** Amerikas. Seit 1849 haben die Goldfunde in Kalifornien, später die reichen Silberminen in Nevada und anderen jener westlichen Gebiete in kurzer Zeit einen Strom zahlloser Abenteurer dahin gelockt. Der außerordentliche Reichtum der Silberproduzenten Nevadas hat denselben einen Einfluß verschafft, welcher sich dem gesamten amerikanischen Geldwesen schon in drückender Weise bemerklich gemacht hat. Man blieb jedoch nicht bei der Ausbeutung der Gold- und Silberminen stehen. Die kolossalen Preise der wichtigsten Lebensbedürfnisse, welche letztere fast den ganzen Kontinent durchwandern mußten, ließen bald auch Landwirtschaft, Industrie und Handel als lohnende Erwerbszweige erscheinen; die prachtvollen Wälder wurden ausgenützt, und wenige Jahrzehnte nach den ersten Goldfunden begann Kalifornien, wo San Francisko und Sacramento zu blühenden Städten erwachsen waren, Weizen auszuführen und seine Handelsbeziehungen über den stillen Ozean hinzuspinnen.

Zwischen den Ackerbaustaaten am Ohio, Mississippi und Michigan und den Minenstaaten am stillen Ozean liegen eine Reihe von Staaten und Territorien, die erst in neuerer Zeit aufgeschlossen wurden. In diesem Übergangsgebiete, welches von Texas im Süden bis nach Minnesota im Norden reicht, sind die gesamten Wirtschaftszustände erst im Werden. Aber über dieses unentwickelte Gebiet hin hat der unternehmende Geist der Amerikaner schon mehrfache Eisenbahnlinien (Pacificbahnen) gespannt, an deren End- und Knotenpunkten wie mit einem Zauberschlage Städte mitten in der Wüste entstanden.

Die Überschwemmung der pacifischen Staaten mit chinesischen Arbeitern führte zu einer Bill (1882) des Repräsentantenhauses, der gemäß die Einwanderung der Chinesen für 10 Jahre suspendiert ward.

Ein neues Tarifgesetz, welches die meisten Einfuhrzölle erhöhte (Mac Kinley-Bill) und dadurch auf den auswärtigen Handel der Vereinigten Staaten empfindlichen Einfluß nahm, trat 1891 in Kraft.

Mexiko. Als spanische Kolonie war Mexiko seit seiner Eroberung durch Ferdinand Cortez möglichst schlecht verwaltet worden. Ackerbau, Gewerbe und Handel waren auf die Anfänge beschränkt, die Bevölkerung in Unwissenheit geblieben, für den Verkehr so gut wie nichts geschehen; das Land konnte fast nur Edelmetalle ausführen. Mit der Vertreibung der Bourbonen aus Spanien kam auch für Mexiko die Zeit der Unabhängigkeit. 1810 begannen die Mexikaner ihren Befreiungskrieg; 1824 konstituierte sich die Republik. Dann aber zerrütteten fortwährende Parteikämpfe das Staatswesen, während welcher Texas und Kalifornien verloren gingen und das wirtschaftliche Leben keine Fortschritte machen konnte. Eine französische Okkupation schaffte einigermaßen Ordnung und errichtete ein Kaisertum. Unter Kaiser Maximilian schien das Land seit 1864 geordneten Zuständen entgegenzugehen; aber es war nicht zu regieren, Maximilian wurde 1867 erschossen, und seither herrscht in Mexiko wieder die den Indianer- und Mischlingsstaaten eigentümliche Anarchie. In den Grubenunternehmungen wurde englisches Kapital thätig; des Großhandels bemächtigten sich an vielen Plätzen Deutsche mit Erfolg; industrielle Etablissements wurden durch Franzosen errichtet. Aber der Verkehr blieb unsicher; eine erste wichtige Eisenbahnlinie (Mexiko-Veracruz) wurde 1863 eröffnet. Der Handel hat zwar bedeutend zugenommen, aber doch nicht in dem Maße, als es den reichen Hilfsquellen des Landes entspräche. Im Mittel der Jahre 1825—1828 betrug die Einfuhr 14, die Ausfuhr 9 Mill. Dollars; sie stieg 1884 und 1885 auf 35 resp. 46 Mill.

Zentralamerika, welches nach Mexiko ebenfalls von den Spaniern erobert und eben so schlecht verwaltet worden war, wie der ganze spanische Kolonialbesitz, wurde zu Anfang des Jahrhunderts in den Aufruhr dieser Kolonieen mitgezogen. 1811 empörte sich zuerst die Provinz San Salvador gegen das Mutterland; und als diese erste Empörung nach unbedeutendem Kampfe unterdrückt war, wurde 1821 mit mehr Erfolg die Unabhängigkeit proklamiert. Die Absicht eines Teils von Zentralamerika, sich Mexiko anzuschließen, hatte einen Bürgerkrieg zur Folge; schließlich (1823) organisierten sich die fünf Staaten **Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua** und **Costa-Rica** als Republik der Vereinigten Staaten von Zentralamerika. Doch bald zerfiel diese Union wieder; fortwährende Parteikämpfe und Bürgerkriege zerrütteten die fünf Republiken, die sich nun selbständig ihre Verfassungen gaben; Nicaragua 1858, Honduras 1865, Costa-Rica 1871. Guatemala hatte 25 Jahre lang eine klerikale Regierung, welche 1871 gestürzt wurde; San Salvador wurde demokratische Republik. Zu den politischen und religiösen Parteiströmungen kommen Rassenkonflikte, so daß in diesen Republiken ein geordnetes Wirtschaftsleben keinen Boden gewinnen konnte. Auf die Ausbeutung der reichen Mineralschätze warfen sich englische, deutsche und amerikanische Abenteurer; Landbau und Viehzucht wird in den üppig fruchtbaren Ländern von Europäern und Kreolen getrieben; den Handel brachten größtenteils die Engländer an sich, in den Binnenstädten auch die Deutschen. Die Verkehrsmittel blieben zurück; an das Projekt eines Kanalbaues durch Zentralamerika wurde für verschiedene Stellen oft gedacht; doch schienen sich lang unüberwindliche Schwierigkeiten zu ergeben.

Vereinigte Staaten von Kolumbia. Die spa-

nische Herrschaft hatte aus den Ländern, welche heutzutage diese Republik bilden, gar nichts zu machen verstanden. Nach einem verunglückten Versuche (1806), das Land von Spanien unabhängig zu machen, fing ein selbständiges Leben in demselben 1810 an; aber kaum hatte es die spanische Herrschaft abgeschüttelt, so ward es schon von Bürgerkriegen und Parteizwisten zerrissen, so daß die Spanier noch einmal 1814 Herren des Landes wurden, und erst 1820 nach ihrer endlichen Vertreibung die Republik sich konstituieren konnte. Aber das Volk war an die Unordnung gewöhnt, die Verwaltung gestört, die Finanzen zerrüttet und unaufhörlich herrschten Anarchie und Bürgerkrieg. Venezuela und Ecuador sagten sich los. Die wirtschaftlichen Zustände machten keine Fortschritte bei diesen Verhältnissen; in den Städten wurden durch Engländer und Deutsche Handelsgeschäfte begründet; den Verkehr über die Landenge von Panama und den Bau der Eisenbahn über dieselbe nahmen Amerikaner in die Hand. Eine der bedeutendsten Unternehmungen des modernen Weltverkehrs, der Bau eines Schiffahrtskanals durch die Landenge von Panama, führte bis jetzt nur zu einer heillosen Mißwirtschaft und zu großen Verlusten.

Ecuador, das gleichzeitig mit Kolumbia sich unabhängig gemacht, aber 1830 als selbständige Republik mit der Hauptstadt Quito von demselben sich losgelöst hat, ist in seinen wirtschaftlichen Zuständen noch weiter zurückgeblieben; nur in bergmännischen Unternehmungen wurde englisches Kapital angelegt und in allerneuester Zeit mit dem Bau kleiner Eisenbahnlinien begonnen.

Venezuela, vordem von spanischen Gouverneuren regiert, empörte sich 1810 gegen Spanien und erklärte sich 1811 für unabhängig. Im folgenden Jahre gelang es zwar den Spaniern noch, die Insurrektion zu unterdrücken; doch erwuchs diese aufs neue infolge harter Reaktionsmaßregeln. Nach erbitterten und grausamen Kämpfen, in welchen bald die Republikaner, bald die Spanier die Oberhand behielten, war das Land 1819 den Spaniern entrissen und trat 1820 der Republik Kolumbia bei. Es blieb jedoch nicht lange ein Bestandteil derselben, sondern konstituierte sich 1831 als selbständige Republik. Seitdem ist das Staatswesen ebenso durch Bürgerkriege zerrüttet worden, wie die meisten übrigen südamerikanischen Republiken, und konnte zudem wegen der bunten Mischung seiner Bevölkerung nicht jenen wirtschaftlichen Aufschwung nehmen, welcher der reichen Natur des Landes angemessen wäre.

Peru hatte unter der spanischen Herrschaft wenigstens auf dem Gebiete des Bergbaues einiges geleistet. Wie die übrigen spanischen Kolonieen Südamerikas begann es sich am Anfange des 19. Jahrhunderts vom Mutterlande zu emanzipieren; nach längeren Kämpfen endete die spanische Herrschaft 1824. Seitdem ununterbrochen Anarchie, Bürgerkrieg, Militäraufstände, stets wechselnde Verfassung und Gesetzgebung, Verarmung und Verwilderung. Noch 1872 konnten mitten in der Hauptstadt durch einen Usurpator scheußliche Greuel hervorgerufen werden. Dagegen haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse entschieden gebessert. Die Auffindung und Ausbeutung großartiger Guanolager auf den Chincha-Inseln und später auch an anderen Plätzen verschaffte dem Lande einen hochwichtigen Ausfuhrgegenstand; nicht minder wichtig wurde die Ausfuhr von Natronsalpeter aus fast unerschöpflichen Lagern seit 1828; auch die Baumwolle zeigt wachsende Ausfuhr. Unter den Händen des amerikanischen Eisenbahnkönigs Meiggs hat sich mit Hilfe einer fortschrittlichen Regierung das Eisenbahnwesen rasch und großartig entwickelt. 1851 war erst die Bahnlinie Lima-Callao vollendet; in den letzten Jahren dagegen wurden die schwierigsten Eisenbahnen der Welt über die Hochpässe der Anden (Arequipa-Puno und Lima-Oroya) gebaut, Dampfer auf den Titicaca-See gebracht, und damit die großartigen Mineralschätze des Hochlandes den Küstengegenden nahe gerückt und der Unternehmung ein schönes Feld erschlossen. 1868 wurde Peru von einem merkwürdigen Unheil heimgesucht, indem durch eine ungeheure Flutwelle seine schönsten Hafenplätze zerstört wurden. Weit verheerender aber wirkte der Krieg, welchen Peru seit 1879 mit Chile zu führen hatte. Dieser Krieg, welcher aus einer peruanisch-bolivianischen Grenzstreitigkeit hervorgegangen war und in welchem Bolivia Perus Alliierter war, endete für Peru höchst unglücklich. Seine Flotte wurde geschlagen, seine Häfen blockiert, Callao bombardiert, bei Tacna auch das vereinigte Heer der Peruaner und Bolivianer entscheidend geschlagen und unter chilenischem Schutz 1881 eine neue provisorische Regierung eingesetzt. Erst am 16. Mai 1883 konnte der definitive Friede zum Abschluß kommen.

Chile hatte unter allen südamerikanischen Besitzungen Spaniens schon zur Kolonialzeit die meisten Fortschritte gemacht; dort hatte sich namentlich die europäische Bevölkerung am raschesten gegenüber der indianischen ausgebreitet. 1811 begann auch hier der Geist der Unabhängigkeit sich zu regen; nach einem Kriege mußten die Spanier 1818 das Land in seinen Hauptteilen, 1826 ihre letzten Positionen räumen. Seit einem Kriege mit Peru (1839) erfreut sich Chile geordneter politischer und Rechtszustände. Die Gewerbe haben sich zwar nur wenig vervollkommnet; aber der Verkehr hat sich sehr gehoben; ein ausgedehntes Netz von Straßen, Saumpfaden, Telegraphen und Eisenbahnen (seit 1858) wurde gebaut und verbessert; die Kupferausbeutung und Getreideausfuhr großartig gesteigert. In der Periode von 1844—1875 hat sich die Einfuhr von 8 auf 38 Mill., die Ausfuhr von 6 auf 35 Mill., der Zollertrag von 1 auf 7 Mill. Pesos, der Tonnengehalt der eingelaufenen Schiffe von $0{,}3$ auf $3{,}7$ Mill. Tonnen gesteigert. Dieser schöne Aufschwung mußte einen bedauerlichen Rückgang erfahren, indem der seit 1879 mit aller Erbitterung geführte Krieg gegen Peru und Bolivia die Aus- und Einfuhr stark verminderte. Aber noch während des Krieges hoben sich beide wieder, und die Ausfuhr erreichte im Jahre 1880 die Summe von 51 Mill. Differenzen zwischen Kongreß und Regierung führten 1891 zu

einem Bürgerkriege, welcher in einer blutigen Niederlage der Regierung sein Ende fand.

Bolivia, welches bis zu seiner Lostrennung (1825) zum ehemaligen spanischen Vizekönigreich Peru gehört hatte und sich dann als Republik konstituierte, litt zuerst unter Parteizwisten, geriet dann in einen Krieg mit Peru, in welchem letzteres 1836 vorübergehend erobert ward, sich aber wieder losreißen konnte. Hierauf langwierige Parteikämpfe, häufiger Regierungswechsel, Ermordungen der Präsidenten u. s. w. Während dieser Wirren blieb die wirtschaftliche Entwickelung zurück, der ehedem blühende Bergbau verfiel. Die ersten Eisenbahnen sind seit 1872 in Betrieb gesetzt worden.

Die **Argentinische Republik**, vordem das spanische Vizekönigreich Buenos Ayres, machte unter den südamerikanischen Ländern den Anfang mit den Unabhängigkeitskämpfen (1810). Nun begannen auch hier unablässige Parteizwiste, Revolutionen und steter Regierungswechsel bis 1830. Von diesem Jahre bis 1852 herrschte Diktator Rosas als militärischer Despot. Während dieser Zeit war ein wirtschaftlicher Aufschwung fast unmöglich. 1860 erhielt das Land eine neue Konstitution und hat sich seit 1868 gut entwickelt. Eisenbahnen und Telegraphen wurden gebaut, die Ausfuhr von Viehzuchtprodukten stets wichtiger. Die Republik erhält seit lange einen bedeutenden Zuzug von europäischen Einwanderern. In den letzten Jahrzehnten gelang es auch, die südliche Grenze, wo die Ansiedler durch die räuberischen Horden der Patagonier lange und schwer belästigt wurden, für immer zu sichern. Eine sehr üble Papiergeldwirtschaft hat die Finanzen des Staatswesens in den Jahren 1890—92 an den Rand des Verderbens gebracht.

Uruguay, zur Zeit der spanischen Herrschaft namentlich durch seinen lebhaften Schleichhandel bekannt, wurde nach Vertreibung der Spanier (1820) zuerst brasilianisch und konstituierte sich 1825 als selbständige Republik. Unablässige Bürgerkriege zerrütteten auch dieses Staatswesen bis 1872; doch konnte die Ausfuhr an Produkten der Viehzucht zunehmen. In den jüngsten Jahren wurden auch Eisenbahnen, Telegraphen ꝛc. gebaut.

Paraguay, wo im 17. Jahrhundert die Jesuiten einen merkwürdigen Kommunistenstaat begründet hatten, blieb unter dieser theokratischen Regierung bis gegen 1758. Sodann eine Zeitlang von spanischen Zivilbehörden verwaltet, ward es mit von der Unabhängigkeitsbewegung ergriffen. Seit 1814 bis 1840 herrschte Diktator Francia despotisch und schloß das Land vollständig ab; auch unter dem späteren Diktator Lopez währte die Abschließung fort. Ein fünfjähriger Krieg gegen die Nachbarstaaten (1865—1870) zerrüttete das Land und reduzierte seine Bevölkerung etwa um $^3/_4$. Diese ungünstigen Verhältnisse ließen auch den Handel von 1862—73 auf $^1/_3$ des frühern Umfanges zurückgehen.

Brasilien hatte, solange es portugiesisches Besitztum war, für Portugal durch seinen Reichtum, besonders an Gold und Diamanten, einen stets steigenden Wert gewonnen. 1808 flüchtete der portugiesische Hof nach Rio de Janeiro, konnte jedoch nicht beliebt werden. Der Geist der Unruhe, der über ganz Südamerika gekommen war, erstreckte sich auch nach Brasilien. Der König verließ das Land 1821 wieder und ließ den Kronprinzen Dom Pedro zurück, worauf sich das Land als selbständiges Kaisertum mit Dom Pedro als Kaiser konstituierte (1822). Aber Brasilien zeigte sich als schwer zu regieren, und auch Dom Pedro verließ 1831 das Land nach längeren Verfassungsstreitigkeiten und Revolten, welche auch unter seinem Nachfolger Pedro II. Brasilien lange zerrütteten. Seine Regierung bemühte sich mit redlichem Eifer, die wirtschaftlichen Zustände zu verbessern und Gelegenheit zur Benützung der überreichen Naturschätze des Landes zu verschaffen. Man suchte Verbindungen mit anderen Nationen anzuknüpfen und eröffnete 1867 die großen Wasserstraßen, den Amazonenstrom und seine Nebenflüsse, dem Verkehr. Dem Mangel an Landstraßen konnte freilich nicht abgeholfen werden; die in den letzten Jahrzehnten gebauten Eisenbahnlinien sind auch nur gering im Verhältnis zu dem ungeheueren Gebiete. Doch konnte im Laufe des 19. Jahrhunderts die Ausfuhr an Kaffee, Zucker, Häuten und Kautschuk großartige Fortschritte machen. Schwierig war es, nachdem die Einfuhr von Sklaven verboten worden war, die nötigen Arbeitskräfte zu beschaffen; die Einwanderung (hauptsächlich Deutsche und Schweizer) wollte nicht recht in Fluß kommen. Eine Militärrevolution in Rio de Janeiro führte 1889 zur Proklamierung der Republik und Verbannung der kaiserlichen Familie.

Zweite Abteilung.

Abriß der Handelsgeographie.

I. Abschnitt. Allgemeine Grundlagen.

I. **Die Lage der Länder.** Auf der Erde finden sich die Land- und Wassermassen sehr unregelmäßig verteilt; doch läßt sich im allgemeinen eine Festlandsmasse auf der nördlichen und eine größere Wassermenge auf der südlichen Erdhälfte unterscheiden. Die gesamte Ländermasse auf der Erde hat einen Flächeninhalt von 136 Mill. Q.-Kil. = 2460000 Q.-Meilen. Die ganze Festlandsmasse zerfällt wieder in zwei Hauptgruppen: in die alte und neue Welt; ebenso wie die Wassermenge der Erde in zwei Hauptmassen: den atlantischen und den großen Ozean zerfällt. Zu dieser Grundgestalt der Länderlage tritt noch die Situation zum Pol und zum Äquator. Die Entfernung vom Äquator verursacht zunächst eine größere oder geringere Produktionsfähigkeit. Die Lage eines Landes zu anderen in verschiedenem Grade produktionsfähigen Ländern, sowie zu den verschiedenen Meeren muß natürlich ganz bedeutend auf seinen Verkehr einwirken.

II. **Die horizontale Gliederung.** Jeder Kontinent, d. h. jede zusammenhängende Festlandsmasse besteht aus einem Rumpfe, d. h. einer Hauptmasse, und aus dessen Gliedern, die durch das eindringende Meer von ihm losgelöst sind. Diese Gestaltung der Länder ist von hoher Bedeutung für ihren Verkehr. Überall bemerkt man, daß jene Länder und Landesteile, welche den größten Reichtum an Landvorsprüngen, Buchten, Binnenmeeren und vorgelagerten Inseln aufzuweisen haben, den lebendigsten Verkehr entwickeln konnten. Besonders ausgezeichnet ist in dieser Hinsicht Europa, und hier insbesondere die Nordseeländer, die britischen Inseln und die nördlichen Mittelmeergestade. Die verschiedene Gestalt der Küsten wird teils durch das Meer, teils durch Flüsse, teils auch durch die verschiedene Festigkeit das Erdbodens und durch die Steilheit seines Abfalls nach dem Meere bewirkt. Man unterscheidet Steilküsten, die für die Schiffahrt am günstigsten sind, weil die besten Seehäfen bildend, Klippenküsten und Flachküsten.

III. **Die Meereshöhe und Oberflächengestalt** wirken zunächst auf Klima und Produktion, aber auch auf den Verkehr. Man unterscheidet Hochland, Tiefland und Stufenland (Terrassenland) welches den Übergang zwischen ersteren beiden bildet. Die Hochländer sind Hochebenen oder Gebirgsländer. Hochländer haben stets ein rauheres Klima, als Tiefländer, deshalb eine beschränktere Produktion. Die Hochgebirge, teilweise mit ewigem Schnee bedeckt, teilweise über derjenigen Höhe gelegen, welche Anbau und beständigen Wohnsitz gestattet, sind schon deshalb unfruchtbar und dünn bevölkert. Da sie aber meistens reich an Wäldern und wegen der andauernden Schneemassen ihrer höchsten Teile auch reich an Wasser sind, bieten sie dadurch manchen Ersatz und erscheinen als Bewahrer und Spender von Feuchtigkeit. Die Abdachung der Höhen nach den Thälern und nach dem Meere zu verursacht den Abfluß der Gewässer, und giebt somit dem Binnenwassertransport seine Bahnen.

Für den Landtransport bilden die verschiedenen Höhenlagen, namentlich die Gebirge, nur Hindernisse. Während auf den Ebenen die ganze Fläche sowohl für die Produktion, wie für den Verkehr zugänglich ist, bleibt in den Gebirgen die Produktion auf die Thalsohle und die sanfteren Berghänge, der Verkehr auf die Thäler und Paßübergänge beschränkt. Die Kammhöhe der Gebirge bilden nebst Wüsten und Meeren die natürlichen Grenzen des Völkerlebens und Verkehrs. Wo die Kämme der Gebirge durch tiefe Einsattelungen niedergedrückt werden, bilden sich Paßübergänge aus. Die Hauptthäler sind aber häufig Längenthäler, das heißt solche, welche mit der Achse des Gebirgs parallel laufen, während die Pässe durch Querthäler führen.

Die glücklichste Oberflächengestaltung der Länder ist jedenfalls die, wo Gebirge, Hügelland, breite Stromthäler und Ebenen abwechseln. Dort ist mit dieser Mannigfaltigkeit der Bodengestaltung auch die übrige Natur im Einklange und zur reichsten Produktion geeignet; auf Grundlage dieser Produktion wird aber auch der Verkehr ein lebhafter, die Bevölkerung eine dichte und die ganze Kultur eine gehobene sein können.

IV. **Die Binnengewässer.** Nicht allein auf dem Meere, auch im Inneren der Länder stellt die Natur die ersten vollkommen glatten Verkehrswege in den stehenden und fließenden Gewässern her. Für die gesamte Volkswirtschaft sind die fließenden Binnengewässer ungleich wichtiger, als die stehenden. In der Regel finden sich aber beide Gattungen vereinigt. Die ganze Landfläche, aus welcher einem Strome Wasser zufließt, ist ein Stromgebiet; die Grenzen des letzteren gegen benachbarte Stromgebiete heißen Wasserscheiden.

Die Verkehrsfähigkeit der Flüsse hängt ab:

1) Vom Gefälle. Dasselbe ist von sehr verschiedener Bedeutung, je nachdem man zu Thal fährt oder zu Berg. Da der Verkehr nicht bloß in einer Richtung sich bewegt und für die Bergfahrt möglichst geringes Gefäll erwünscht ist, ist ein Fluß um so verkehrsfähiger, je geringer sein Gefäll.

2) Von der Größe des Stromgebiets.

3) Von der Höhe der Wasserscheiden. Weil dort, wo der Flußverkehr endet, der Landverkehr seine Fortsetzung übernehmen muß, frägt sich's, wie bedeutend die Hindernisse sind, welche sich letzterem entgegenstellen, insbesondere, wie weit das nächste schiffbare Gewässer jenseits der Wasserscheide entfernt ist.

4) Von der Wassermenge. Es ist nicht so sehr der höchste Wasserstand eines Flusses, welcher für die Schiffahrt Bedeutung hat, sondern die Regelmäßigkeit einer bestimmten Minimal-Wassermasse.

5) Von der geographischen Lage der Mündung und von der Zugänglichkeit letzterer für große Seeschiffe.

All' diese Eigenschaften der Ströme können sich aber nur dann geltend machen, wenn auch die volkswirtschaftlichen Verhältnisse der Uferstaaten dazu angethan sind. Unter den Hauptströmen der Erde hat bisher eigentlich bloß der Mississippi annähernd seine gebührende kommerzielle Stellung erhalten; der Amazonenstrom und der La Plata, der Orinoco, der Yantsekiang und der Amur, wie der Jenissei und der Brahmaputra sind erst in den Anfängen der Entwickelung ihres Verkehrs.

Die Binnenseeen haben meist nur beschränkte Bedeutung. Sie sind nur kleine Verkehrsflächen. Als solche sind sie allerdings für den Lokalverkehr manchmal von hohem Werte, namentlich wenn sie, wie die schweizer Seeen, zwischen Gebirgen die einzigen ebenen Verkehrswege sind. Die Seeen des Flachlandes dagegen liegen zumeist in verkehrslosen Gegenden, wie z. B. der Aralsee, die zahlreichen Seeen der Hudsonsbayländer. Doch läßt sich nicht verkennen, daß einige von den Binnenwassern der Welt eine gewisse, oft ehrwürdige kulturhistorische Wichtigkeit besitzen, wie der Bodensee, der Genfer und Vierwaldstädter See, der Baikalsee, unter den großen amerikanischen Seeen namentlich der Erie.

In den Kulturländern hat man sich, soweit die Beschaffenheit und der Aufbau des Landes nicht unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellte, bemüht, die durch die Natur geschaffenen Wasserwege mit Hilfe von Kanalbauten und Stromregulierungen noch zu vervollkommnen. Dies ist namentlich in sehr ausgedehnter Weise in den Niederlanden, in Rußland, England, Frankreich, Belgien und Nordamerika, sowie in China geschehen.

V. **Der Ozean.** Die kommerzielle Bedeutung der Meere und ihrer einzelnen Teile wird durch verschiedene Umstände bedingt: durch die Lage der Meere zu den Weltteilen und den wichtigsten Strommündungen und Verkehrsländern; durch die herrschenden Luftströmungen, durch die Bewegungen der Wassermasse (Ebbe und Flut, Wellen, Strömungen); durch die Tiefe, die Inseln, Sandbänke u. s. f.; durch die Beschaffenheit der Küsten (Klippenküsten, Steilküsten, Flachküsten); durch den Fischreichtum u. a.

Der Atlantische Ozean ist der wichtigste Teil des Weltmeeres, da er die Uferlandschaften des westlichen Europa und des östlichen Amerika berührt und mit seinen Nebenmeeren weit in das Innere der alten Welt eindringt. Namentlich die Nordhälfte des Atlantischen Ozeans weist die reichsten und wirtschaftlich am meisten entwickelten Küsten auf. Hierzu kommt, daß in den Atlantischen Ozean und seine Nebenmeere eine große Zahl bedeutender Ströme sich ergießen, welche ebenfalls das Kulturleben der Länder nach dem Meere zu vermitteln.

Das Mittelmeer ist das wichtigste unter den Nebenmeeren des Atlantischen Ozeans, hochwichtig für die europäische Geschichte und Kultur. Die meisten seiner Meeresteile sind ungemein frequent und auch allenthalben von Dampfschiffkursen wie von unterseeischen Kabeln durchzogen. Kommerzielles Interesse am Mittelmeer haben insbesondere die südeuropäischen Länder, außerdem England und Ägypten.

Das Schwarze Meer, der alte Pontus Euxinus, liegt ziemlich entlegen von den Hauptbahnen des Weltverkehrs. Seinen ausgedehnten Hinterländern, welche vorzugsweise Rohprodukte erzeugen, entspricht auch die wirtschaftliche Bedeutung dieses Meeres, das zumeist den Transport der russischen und kleinasiatischen Rohstoffe nach Europa vermittelt. Dominierender Seehandelsplatz des Schwarzen Meeres, dessen Umgebung häufig „Pontusländer" genannt werden, ist Odessa.

Die Nordsee. Obgleich eines der gefährlichsten Meere der Welt, hat doch gerade die Nordsee vielleicht wegen dieser Gefahren, vielleicht auch wegen der seemännischen Begabung ihrer Küstenvölker die blühendste und lebhafteste Schiffahrt. Der Kanal ist der belebteste Teil des Weltmeers; seine besseren Häfen liegen an der Nordküste. Eine Reihe der bedeutendsten europäischen Seeplätze sind mit ihrem Hauptverkehr auf den Kanal angewiesen. Flut und Stürme erschweren die Schiffahrt im Kanal, das Projekt eines Tunnels unter ihm oder einer Brücke über ihn harrt noch der Verwirklichung.

Die Ostsee oder das Baltische Meer dringt als das entlegenste Seitenmeer des Atlantischen Ozeans tief in den Norden von Europa ein. Die Produkte, welche hauptsächlich auf der Ostsee transportiert werden, sind russische und schwedische Rohstoffe nach Deutschland und englischen Häfen.

Der Indische Ozean. Seine kommerziell wichtigsten Teile sind das Rote Meer, der Persische Golf, der Golf von Bengalen und der Kanal von Mosambique. Wichtiger für den Verkehr als die Strömungen sind die Winde, welche in diesem Meere ungemein regelmäßig sind. Dies gilt namentlich von den Monsunen.

Das Rote Meer ist für die Segelschiffahrt nahezu unbrauchbar; es ist namentlich seit der Erbauung des Suez-Kanales zu einer sehr frequenten Straße für den europäisch-asiatischen Post- und Personenverkehr geworden.

Der Große Ozean, auch Stilles Meer, Pacific- oder Süd-See genannt, hat erst im gegenwärtigen Jahrhundert Bedeutung für den Weltverkehr erhalten, ist aber jetzt mit seinen Inseln und den aufblühenden Handelsstädten seiner Küsten in glanzvollem Aufschwunge begriffen. Hauptsächlich wurde er im vorigen und jetzigen Jahrhundert durch Walfischfänger, zumeist Amerikaner, erschlossen.

Das Arktische Meer ist wegen Eis, Frost und

langandauernder Nächte für den Verkehr unbrauchbar. Dasselbe ist indessen reich an Fischen, und die sogenannte große Fischerei hier heimisch. Walfische, Seehunde und Eisbären sind die Gegenstände der großen Fischerei und Jagd.

Der Antarktische Ozean (südliches Eismeer) ist offenes Meer, mit dem Indischen, Atlantischen und Großen Ozean zusammenhängend. In ihm liegen öde, zum Teil vulkanische Inseln und Länder; dieselben sind für den Verkehr vollständig bedeutungslos.

VI. **Das Erdinnere und seine Produkte.** Die steinerne Erdrinde verwittert an ihrer Oberfläche unter dem Einflusse der Atmosphäre, und die Produkte dieser Verwitterung, gemischt mit den Resten der Pflanzenwelt, bilden jene Decke der Erde, auf welcher und mit deren Hilfe sich die wichtigste wirtschaftliche Thätigkeit, der Bodenbau, vollzieht. Für letzteren sind die Unterschiede der Gesteinarten und deren Verteilung an der Erdfläche hochwichtig.

Aber auch das Innere der Erdrinde bietet eine Reihe von Schätzen. Es sind aber die nutzbaren Mineralien sehr ungleichartig über die Erde verteilt.

Die Produkte des Erdinneren werden geschätzt, gebraucht, gekauft und transportiert. Weil sie aber so ungleichmäßig verteilt sind, können diejenigen wirtschaftlichen Thätigkeiten, welche auf ihrem Vorkommen basieren, durch den Fleiß und die Geschicklichkeit der Völker nur selten und in geringer Ausdehnung willkürlich an bestimmte Plätze verlegt werden. Das Vorkommen der mineralischen Produkte schafft namentlich sogenannte „bodenständige Industrieen". Wo die Natur Eisen und Kohlen in reichlicher Menge in die Erdrinde gelegt hat, wurde sie damit auch die veranlassende Ursache zur Entstehung jener Fabrikdistrikte mit dichter Bevölkerung, wie sie sich in Belgien (Lüttich), am deutschen Niederrhein (Ruhrgebiet), in den englischen Eisenindustriebezirken (Sheffield, Birmingham) u. a. finden. Die Art des Baumaterials giebt Veranlassung zu bestimmten Formen des Häuserbaues. Fundstätten anderer Mineralien lassen Glasfabrikation, Porzellan- und Thonindustrie, Edelsteinschleiferei &c. aufblühen. Sehr einflußreich auf den wirtschaftlichen Charakter des Landes sind die Fundstätten der Edelmetalle. So hat sich besonders in jenen Gebieten der Erde, wo Gold in Mengen gefunden wurde, ein höchst charakteristisches Leben ausgebildet. Die Fundstätten des Silbers, dessen Produktion eine regelmäßigere ist, aber auch höhere technische Anforderungen stellt, wirken zwar ebenfalls auf die abenteuernde Spekulation, aber doch nicht in dem Grade, wie die Goldminen. Häufig gewinnt die ganze Landschaft einen andern Charakter durch die Ausbeutung reicher Mineralschätze. So in den Eisen- und Kohlendistrikten der ganzen Welt, an den pennsylvanischen Petroleumquellen, bei den Kupferwerken in England, Chile, Australien, Skandinavien &c. Die Mineralschätze der Erde wirken auf den Verkehr insofern, als sie, weil besonders schwer ins Gewicht fallend, überall an ihren Fundstätten zuerst nach Verbesserungen der Transportmittel drängen. Auf die Industrie wirken sie insofern belebend, als sie nicht allein Arbeitsaufgaben, sondern auch Arbeitshilfsmittel liefern.

VII. **Die Vegetation und ihre Produkte.** Die wichtigste Grundlage alles Wirtschaftslebens ist die Pflanzenwelt. Sie folgt in ihrer Verbreitung und in ihrem Gedeihen den verschiedensten Bedingungen. Die wichtigsten derselben (Wärme und Kälte, die verschiedensten Grade der Feuchtigkeit, Wechsel und Dauer der Jahreszeiten, Luftströmungen) bezeichnet man in ihrem Zusammenwirken als Klima; außer diesem wird aber die Vegetation auch noch durch andere Umstände bedingt.

Die Wärme jeder Gegend auf der Erde hängt im allgemeinen von der Lage nach Breitegraden und von der Höhenlage ab. Je nach der Entfernung vom Äquator unterscheidet man verschiedene Zonen (Gebiete mit annähernd gleichem Klima). Jede Zone und jede Gegend hat ihre eigentümliche Pflanzenwelt. Die Äquatorialzone reicht nördlich und südlich vom Äquator bis zum 15. Breitegrad, ist heiß und feucht und besitzt eine üppige Vegetation von Palmen und Bananen, Orchideen, baumartigen Gräsern. Sie erzeugt wertvolle Gewürze (Zimt &c.), feine Werk- und Farbhölzer, Kaffee, Chinarinde, Harze u. s. w. Die tropische Zone reicht vom 15. Breitegrad nördlich und südlich bis zu den Wendekreisen, hat reiche Vegetation von baumartigen Farren, Fikus, Palmen, Bataten, Gewürzpflanzen u. s. f. Die subtropische Zone reicht von den Wendekreisen bis zum 34. Grad nördlicher und südlicher Breite, hat ebenfalls noch sehr reiche Vegetation von Palmen, Myrten, Euphorbien, Lorbeer, Kakteen; sie erzeugt wertvolle Handelsartikel: Baumwolle, Reis, Indigo, Südfrüchte, Thee u. s. w. Die wärmere gemäßigte Zone liegt zwischen dem 34. und 45. Grad, hat als Charakterpflanzen immergrüne Bäume und Sträucher; sie erzeugt Südfrüchte und Getreide, Öl und Wein in Fülle. Die kalte gemäßigte Zone, zwischen dem 45. und 58. Grad nördlicher und südlicher Breite, enthält je nach der Nähe oder Entfernung des Meeres sehr große klimatische Unterschiede. Ihre charakteristische Vegetation sind Wiesen, Laubhölzer, Nadelwälder, Wein, Getreide, Obst, Ölfrüchte; sie enthält meistens Kulturländer, nur in Asien auf langen Strichen öde Steppen. Die subarktische Zone reicht vom 58. bis $66^1/_2$. Grad, erzeugt nur noch wenig Laubholz (Birken, Weiden), dagegen viel Nadelholz. In der arktischen Zone, welche bis zum 72. Breitegrad reicht, gedeihen noch Gras und dürftiger Baumwuchs; nördlich bezw. südlich des 72. Grades nur noch Renntiermoose.

Wie mit der Entfernung vom Äquator, nimmt die mittlere Jahreswärme auch mit der Erhebung über die Meeresfläche ab.

Es ist indessen keineswegs die mittlere Jahreswärme, welche auf die Vegetation den entscheidenden Einfluß nimmt. Wichtiger ist die Verteilung der Wärme über die einzelnen Jahreszeiten, namentlich die Länge und Wärme des Sommers. So gedeiht z. B. im südlichen England trotz des

milden Klimas kein Wein, weil dort die langen heißen Sommer fehlen; die Palmen gehen in jenen Gegenden zu Grunde, wo die Temperatur den Nullpunkt erreicht, mögen die Sommer noch so lang und heiß sein. Ein exzessives Kontinentalklima mit starker Abwechslung von Frost und Hitze erzeugt eine andere Pflanzenwelt, als die gemäßigteren Küstenklimate.

Die Verteilung der Feuchtigkeit ist insofern wichtig, als ohne ein Minimum an Feuchtigkeit keine Vegetation denkbar ist, und als die verschiedene Ausstattung des Bodens wie der Luft mit Feuchtigkeit andere Vegetationsformen bedingt. Pflanzen, welche die nötige Feuchtigkeit nur in großen Zwischenpausen erhalten, müssen anders organisiert sein, als solche, welche in kürzeren Zeiträumen wieder befeuchtet werden. Einzelne Pflanzengattungen (Kakteen, Steppengräser) gedeihen in sehr dürren Landschaften; manche Orchideen bedürfen großer Feuchtigkeit; andere Gewächse sind geradezu auf Sumpfboden angewiesen (Reis); andere auf die feuchte Salzluft der Küstensäume (Kokos- und Ölpalme); das Gedeihen des Waldes verlangt ansehnliche Regenmengen.

Die Pflanzen sind nicht absolut an ihre natürlichen Standorte gebunden. Sie wechseln und bewegen sich, häufig aus unbekannten Ursachen; oft werden sie planmäßig in anderen Gegenden angebaut. Finden sie in den neuen Standorten angemessenen Boden und zusagendes Klima, so akklimatisieren sie sich. Finden sie das Gegenteil, so verkümmern sie. Flußläufe, Wind, Meeresströmungen, Eisbewegungen, Tiere, Handelswaren, Schiffe und Menschen sind es, welche die Pflanzen in andere Gegenden bringen und letzteren dadurch einen veränderten Vegetationscharakter verleihen.

Der Austausch der Pflanzen geht ununterbrochen fort. Die meisten und wichtigsten Nahrungspflanzen sind in hohem Grade akklimatisationsfähig, insbesondere unsere Getreidearten und der Weinstock.

Allerdings können Pflanzen aus kälteren Gegenden viel weiter nach wärmeren Regionen hin verpflanzt werden, als umgekehrt. Die künstliche Verbreitung echt tropischer Pflanzen nach kälteren Gegenden hin ist sehr schwierig. Demnach ist es auch natürlich, daß die Verbreitungsbezirke der Pflanzen nach den Längegraden gewöhnlich viel größer sind als nach den Breiten. Manche Pflanzen bilden einen Gürtel um den ganzen Erdball.

Viele von unseren mitteleuropäischen Pflanzen sind erst in geschichtlicher Zeit zu uns gekommen, oft durch unbeabsichtigte Einschleppung.

Nahrungs-, Industrie- und Zierpflanzen sind fast sämtlich mit Plan und Absicht aus einer Gegend in die andere verpflanzt worden. Durch die unseren Ländern ursprünglich angehörenden Pflanzen könnte sich kaum $^1/_4$ unserer Bevölkerung erhalten. Mit Ausnahme der Gerste und des Hafers haben wir unsere Getreidearten, mit Ausnahme des Apfels und der Birne unsere Obstarten aus Asien erhalten, Mais, Kartoffeln und Tabak aus Amerika, anderes wieder aus anderen Ländern. Sie pflanzen sich nur fort durch Anbau und sorgfältige Aufsicht, und dürfen nicht sich selbst überlassen bleiben.

Die Pflanzengattungen werden von der Handelsgeographie nicht nach botanischen, sondern nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten in Gruppen gebracht. In dieser Hinsicht unterscheidet man: Pflanzen, die als Genußmittel dienen, solche, welche Öle und Fette, auch Harze liefern, Pflanzen mit Werk- und Farbholz, Faser- und Gespinnstpflanzen, Arzneipflanzen.

Unter den Nahrungspflanzen sind die Getreidearten am sorgfältigsten verbreitet worden; an ihren Anbau knüpft sich alle höhere Kultur. Jedes große geographische Gebiet hat auch seine eigentümliche Nahrungspflanze: Europa als einheimisch den Hafer, Vorderasien Gerste und Weizen, Südasien Reis und Hirse, Hochasien den Buchweizen, China das Sorghum, Afrika die Durrha, Amerika den Mais. Unter den eßbaren Knollengewächsen hat die Kartoffel sich als höchst kosmopolitisch gezeigt. Andere Knollengewächse bilden in heißen Zonen ungemein leicht zu beschaffende Nahrung für rohe Völker (Yamswurzeln). Die Obstsorten sind aus Asien nach allen Ländern der gemäßigten Zone verpflanzt worden; die Südfrüchte bilden für die Gestadeländer des Mittelmeeres wichtige Ausfuhrgegenstände. Die tropischen Länder haben im Brotfruchtbaume, in der Banane, in der Sago- und Kokospalme ergiebige Spender von Nahrungsstoffen. Unter jenen Pflanzen, welche Getränke liefern, zeichnet sich die Weinrebe durch ihre Empfindlichkeit für die Einflüsse des Standortes aus, indem alle Gegenden, wo überhaupt Wein wächst, besondere Sorten erzeugen. Auch andere Getränkepflanzen sind verbreitet worden, wie der in Abessinien heimische Kaffee, der heutzutage einen ganzen Gürtel von Produktionsländern rund um den Erdball gefunden hat; weniger der Thee. Genußpflanzen, welche ganzen Gegenden zu Haupterwerbszweigen verhelfen, sind die Gewürze, das Zuckerrohr, Tabak.

An Farbpflanzen haben die meisten Gegenden ihre eigentümlichen Arten: Ostasien, das tropische Amerika u. a. den Indigo, Südamerika, West- und Ostindien eine Reihe anderer Farbhölzer, die in ganzen Schiffsladungen in den Welthandel kommen.

Nutz- und Werkholz bildet besonders für einige nordische Länder (Skandinavien, die baltischen Länder, britisch Nordamerika) einen Ausfuhrartikel; die feinsten Werkhölzer liefert das tropische Amerika.

Die Faser- und Gespinnstpflanzen sind an Zahl ungemein groß, haben eine sehr weite Verbreitungssphäre, dienen auch einem riesigen Bedarf. Was die Großartigkeit des Verkehrs betrifft, ist die Baumwolle der wichtigste Handelsartikel. Ihre Heimat hat sie innerhalb der Wendekreise; sie verlangt trockenen und sandhaltigen Boden, und gedeiht besonders in der Seeluft.

VIII. **Das Tierreich und seine Produkte.** Viele jener Bedingungen, welche das Pflanzenleben beeinflussen, sind auch für die Tiere wichtig: Klima, Feuchtigkeit, Boden, Wärme ꝛc. Vor allem ist die Verbreitung der Tiergattungen vom Vorhandensein zusagender Nahrung abhängig. Manche Tiere sind sehr kosmopolitisch; andere auf bestimmte Gegenden angewiesen. Am mannigfaltigsten ist die Tierwelt

in den Tropengegenden, am einförmigsten in den Polarländern. Häufig werden Tiere durch den Menschen übergesiedelt und akklimatisiert; die Versuche in dieser Richtung werden immer ausgedehnter. Rindvieh, Pferd, Hund, Schaf und Ziege sind kosmopolitisch geworden. Andere Tiere verschwinden, so aus Ackerbaugegenden die meisten Tiere des Waldes. Die Pelztiere werden wegen lebhaften Fanges selbst in Nordamerika und Sibirien seltener.

Die Produkte, welche das Tierreich dem Welthandel liefert, sind von unberechenbarem Werte. Der Austausch von Fleisch, Fett, Häuten, Pelzen, Haaren, Federn, Zähnen rc. reicht über die ganze Erde.

Produkte des Rindviehs kommen heutzutage namentlich aus Südamerika (Rindshäute, gesalzenes und geräuchertes Fleisch, Fleischextrakt rc.). Mit Ausnahme Rußlands liefert kein europäisches Land seinen eigenen Bedarf an Häuten. Die Wollproduktion hat sich aus Europa, wo Spanien zurückgegangen und Deutschland jetzt in erster Linie steht, nach außereuropäischen Ländern (Australien, La Plata-Staaten, Südafrika, Neuseeland) verbreitet. Pelze kommen aus den Waldgegenden und kalten Steppen im Norden von Asien und Amerika; viele von den Küsten Patagoniens. Hauptplätze des Pelzhandels sind Leipzig und London. Elfenbein exportiert hauptsächlich Südafrika (Sansibar); von Federn sind Straußenfedern aus Afrika und Eiderdunen aus Norwegen, Island rc. als Handelsartikel nennenswert, Guano aus Peru. Unter den Insekten sind von Bedeutung nur die Seidenraupe, Honigbiene und Cochenille.

Die Produkte der Tierwelt des Wassers finden zwar keine so mannigfache Verwendung, als jene der Landtiere, zeichnen sich aber durch große Massenhaftigkeit aus. Auch sind die Fische viel kosmopolitischer, als die Landsäugetiere und Vögel. Der große Fischfang im Ozean erstreckt sich über alle Meere, und ist für den Handel nicht allein wegen seiner eigenen Produkte, sondern auch als Hauptschule zur Heranbildung guter Seeleute wichtig. Die auf das Vorkommen mancher Fischgattungen an gewissen Plätzen gegründeten Unternehmungen hängen von unberechenbaren Launen der Natur ab. Der Walfang ist namentlich für den Stillen Ozean von großer Wichtigkeit, dessen Inseln durch die Schiffe der Walfischfänger europäische Sitten, leider auch europäische Laster und Krankheiten erhielten. Der Stockfischfang des nordatlantischen Ozeans ist wichtiger als der Walfischfang. Die Hauptplätze des Stockfischfanges sind an der nordamerikanischen Ostküste, bei Neufundland, Kap Breton, Neuschottland, Labrador und diesseits an der norwegischen Küste. Der Hering bietet ebenfalls zu reichlicher Fischerei, namentlich an den schottischen Küsten, Veranlassung. Engländer, Schotten, Holländer und Deutsche beteiligen sich am Fang. Die Korallenfischerei ist im Mittelländischen Meere, die Perlenfischerei im Roten und Persischen Meere, an den indischen Küsten, bei Ceylon, den Sulu- und Pomotu-Inseln, im Kalifornischen Meerbusen und an anderen Orten heimisch.

IX. **Die Völker.** Die menschlichen Bewohner der Erde sind von der Natur durch unterscheidende Merkmale in wenige große Rassen geschieden. Dieselben weisen sehr verschiedene wirtschaftliche Begabung auf.

Innerhalb der Rassen haben sich, geschieden durch Sprache, Abstammung, Wohnsitze, Sitten, Rechtsbildung und wirtschaftliche Interessen, die einzelnen Völker gebildet, welche ebenfalls in ihrer wirtschaftlichen Entwickelung sehr verschiedene Stufen erreicht haben. Einzelne Volksstämme stehen heutzutage noch auf der tiefen Stufe der Jäger- und Fischerhorden. Andere sind nicht über das Nomadentum hinausgekommen. Die Ackerbauvölker haben dagegen allenthalben auch schon industrielle Gewerbe bei sich eingeführt. Innerhalb der Industrievölker ist eine internationale Arbeitsteilung in der Weise eingetreten, daß einzelne derselben vorzugsweise die maschinenmäßige Großindustrie (England, Nordamerika), andere die Kunstindustrie (Frankreich) kultivieren. Einzelne Völker haben Rohproduktion, Industrie und Handel harmonisch entwickelt (Frankreich, Nordamerika, Deutschland); bei anderen tritt die Rohproduktion schon zurück, Industrie und der Handel in den Vordergrund. Jene Nationen, welche ausschließlich auf den Handel sich verlegen, wie die Juden und Armenier, sind kosmopolitisch geworden; sie haben ihre nationalen Grundlagen, die Einheit der Sprache, der Wohnsitze, des Rechts verloren.

Ihren wirtschaftlichen Charakter erhält die Nation teils durch ihre ursprüngliche Heimat, teils durch Zufälligkeiten ihrer Geschichte. Die bestimmte Natur jedes Teils der Erde weiß einen äußerst gleichmäßigen und gleichmachenden Einfluß auf seine Bewohner auszuüben, und zwar auf deren körperliche Entwickelung sowohl als auf ihr wirtschaftliches und geistig-sittliches Leben. Eine Nation, welche seit Jahrtausenden in waldloser Steppenlandschaft haust, muß in allem und jedem anders geartet werden, als eine solche, die in Gebirgsthälern und zwischen Wäldern sich entwickelte; die Insel- und Küstenvölker mußten durch beständige Berührung mit dem Meere notwendig andere Arbeiten, andere Sitten und Anschauungen zugeteilt erhalten, als die Völker des Binnenlandes.

Die Natur wirkt auf die Wirtschaftsthätigkeit der Völker nicht allein unmittelbar, indem sie denselben diese oder jene Art von Arbeitsthätigkeit zuweist; sie wirkt auch in mancher Hinsicht mittelbar auf die Kultur. So ergiebt die größere oder geringere Fruchtbarkeit des Bodens größere oder geringere Volksdichtigkeit, mit all ihren Folgen.

X. **Welthandelswege** dürfen jene großen Linien des völkerverbindenden Verkehrs genannt werden, welche entweder Weltteile untereinander in Verbindung setzen oder die Verbindung bilden zwischen solchen Meeren, in denen die großen Fahrstraßen von Weltteil zu Weltteil sich finden.

Derartige Wege haben in der Regel zu ihren Anfangs- und Endpunkten nicht bloß einzelne Städte, sondern ganze Länder, ganze Verkehrsgebiete.

Welthandelsstraßen der ersteren Art, interkontinentale Straßen sind teils Land-, teils

Wasserwege. Die wichtigsten derselben sind die europäisch-asiatischen, und zwar:

1. Von Nordeuropa (London, Hamburg, niederländische und belgische Seeplätze) über Berlin und Moskau nach Nordasien. Zuerst Eisenbahnen, später Karawanenwege.

2. Von Nordeuropa durch Deutschland und Österreich über das Schwarze Meer oder Konstantinopel nach Vorder- und Mittelasien. Zuerst Eisenbahnen und Flußschiffahrt; sodann Seeschiffahrt, weiterhin mit geringen Unterbrechungen Karawanenwege. Die nördlichere dieser Richtungen führt die Donau abwärts über das Schwarze Meer und die Poti-Tiflis-Bahn nach Persien, die südlichere findet jetzt ihre Vollendung mittels des türkischen Eisenbahnnetzes, um über Konstantinopel nach Skutari die kleinasiatischen Karawanenstraßen zu erreichen.

3. Von Mitteleuropa (Havre, Paris, Bordeaux) durch Deutschland und Rußland nach Nordasien über Moskau.

4. Von Mitteleuropa auf dem Landwege durch Deutschland, Österreich, Donauabwärts zum Schwarzen Meere und nach Vorder- und Mittelasien.

5. Von Nordeuropa durch Deutschland und Österreich (Triest) auf dem Mittelländischen Meere nach Alexandria und Suez.

6. Von Nord-, West- und Mitteleuropa durch Frankreich über Marseille oder durch Deutschland und Italien über Brindisi in die Levante (Konstantinopel, Smyrna, Beyrut, Alexandria).

7. Die aus Europa nach Westafrika (vorzugsweise über Marseille) führenden interkontinentalen Routen sind von weit geringerer Bedeutung.

8. Hochwichtig dagegen ist die Route von Suez nach Süd- und Ostasien durch das Rote Meer und über Point de Galle nach Kalkutta, China, Japan, dem asiatischen Archipelagus und Australien.

Die zweite Art von Welthandelsstraßen sind die interozeanischen, welche, einen Weltteil durchziehend, mehrere wichtige Meere verbinden. Hierher gehört:

9. Die kurze Strecke von Alexandria nach Suez per Bahn oder von Port Said nach Suez (Kanal), zur Verbindung des Mittelmeeres mit dem Roten Meere und Indischen Ozean.

10. Die Verbindungswege vom Mittelländischen Meere zum Persischen Golfe, und zwar entweder über Beyrut und Damaskus nach Bagdad oder eben dahin von Skutari aus, beide Routen zuerst Karawanenwege, späterhin auf dem Schat-el-Arab Flußschiffahrt.

11. Die große chinesisch-russische Landroute von Tientsin am chinesischen Gestade des Stillen Ozeans durch China, die Mongolei und Sibirien nach dem europäischen Rußland. Sie ist der größte Landweg der Erde, ihre Endpunkte die Bai von Petschili im Osten, die Newa bei Petersburg im Westen.

12. Die nordamerikanischen Eisenbahnen von der Ostküste bei New-York, Boston und Baltimore beginnend bis zum Missouri, dann die Pacificbahnen verbinden den Atlantischen und Stillen Ozean.

13. Die wichtigsten zentralamerikanischen Wege über die Landenge, namentlich der Isthmus von Panama und jener von Tehuantepek.

Eine dritte Gruppe von Welthandelsstraßen endlich sind die ausschließlich ozeanischen. So:

14. Die große atlantische Fahrbahn zwischen den europäischen Seestädten (London, Liverpool, Southampton, Hamburg, Bremen, Antwerpen, Amsterdam, Havre, Bordeaux rc.) einerseits, Nord-, Mittel- und Südamerika anderseits.

15. Die amerikanisch-ostasiatischen Routen durch den Stillen Ozean und die Routen von Nord- und Südamerika, wie von Zentralamerika nach Neuseeland und dem australischen Kontinente.

16. Die Linien von australischen Seeplätzen nach Singapore und Point de Galle auf Ceylon; endlich

17. Die europäisch-südafrikanische Route nach dem Kap durch den Indischen Ozean nach Ostindien.

II. Abschnitt. Einzelne Erdteile.

Europa.

Der Weltteil als Ganzes.

9730000 qkm und 337 Mill. Einw.

Kein Weltteil hat unter gleichen Breiten so günstiges Klima, wie Europa. Durch den aus den warmen Teilen des Atlantischen Ozeans kommenden Golfstrom sowie durch die vom Atlantischen Ozean und vom Mittelmeer kommenden Luftströmungen wird Europa in wohlthätiger Weise erwärmt, die nördlichen Meere eisfrei gehalten, die Eis- und Schneemassen der Hochgebirge zurückgedämmt, die Luft mit Feuchtigkeit versehen. Die Regenmenge nimmt vom Atlantischen Ozean nach Osten zu ab. Südrußland hat asiatisches Steppenklima, die Mittelmeerländer subtropisches Klima; Polarklima nur die Küstengegenden am Weißen Meere. Der ganze übrige Weltteil trägt die Merkmale des gemäßigten Klimas. Diesem entspricht die Pflanzenwelt. Sie zeigt im höchsten Norden des europäischen Rußland nur noch eine moosige Steppe, die Tundra. Südlicher folgt dann als breiter Gürtel die Wälderzone, ganz Europa mit Ausnahme der drei südlichen Halbinseln umfassend. Nadelwälder und Birken gehen bis zum 71.° nördl. Breite; fast ebensoweit die Gerste; Wintergetreide nur bis zum 60.°; der Weinbau bis zum 52.°. Zwischen 50 und 60° sind Weizen und Roggen herrschende Getreidearten, süd-

licher der Weizen und sodann der Mais. Das Mittelmeergebiet mit regenlosen Sommern und milden regenspendenden Wintern hat seine eigene Pflanzenwelt: immergrüne Laubhölzer, den Ölbaum, die Südfrüchte, besondere Nadelhölzer. Wiesen fehlen; dagegen liefert der Boden, wo er künstlich bewässert wird, mehrere Ernten im Jahr. Steppenlandschaften finden sich ausgedehnt in Südrußland. Die Tierwelt Europas zeigt in hohem Grade den Einfluß der menschlichen Kultur, die wilden Tiere mußten mehr und mehr verschwinden.

Unter allen Teilen der Welt ist das kleine Europa politisch und wirtschaftlich der wichtigste. Sein gemäßigtes Klima, seine Ausstattung mit natürlichen Schätzen haben seinen Bewohnern den Kampf um das Dasein gerade so schwer gemacht, als es für eine möglichst intensive Wirtschaftsthätigkeit nötig ist. Es zeigt sich aber auch, wie die Lage des Weltteils zwischen zwei großen anderen Weltteilen und in der Nachbarschaft eines dritten, wie seine reiche Gliederung, seine Halbinseln und tief eindringenden Binnenmeere ihn zur Stütze der Kultur bestimmt haben; wie auch seine Oberfläche vorteilhaft ist, seine Gebirge nirgends unübersteigbare Scheidewände zwischen den Völkern bilden, sondern überall hinreichende Pässe für den Verkehr haben; wie das Land überall zur Ansiedlung geeignet und zahlreiche Gewässer Lebensadern ihrer Gebiete sind; wie die Natur alle Produkte der gemäßigten Zonen bietet: Holz in Fülle, Getreide, Südfrüchte, Wein, die meisten nutzbaren Mineralien.

In wirtschaftlicher Beziehung — ohne Rücksicht auf die politische Einteilung — sind zu unterscheiden:

Nordeuropa, als dessen vorherrschender wirtschaftlicher Charakter Fischfang, Wald- und Weidewirtschaft, Handelszug nach dem Süden zu bezeichnen ist, bes. in Nordrußland, Island und Skandinavien.

Osteuropa treibt vorzugsweise Ackerbau, Wald- und Weidewirtschaft, mit nur vereinzelten Industrieplätzen. Hier bringt der Handelszug Industrieprodukte nach Osten, Rohprodukte nach Westen. Dazu gehören das übrige Rußland, Rumänien, die nördlichen Balkanländer, Österreich jenseits der Leitha, Deutschlands nordöstliche Teile.

Mitteleuropa, charakteristisch durch Ackerbau, Bergbau, hochentwickelte Industrie. Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Holland und das cisleithanische Österreich. Der Handelszug bringt Industrieprodukte zur Ausfuhr, nordwärts durch die Ost- und Nordsee, südwärts über die Alpen und Donauabwärts. Dem Binnenverkehr dient ein ungemein entwickeltes Eisenbahnnetz mit großen Zentren.

Südeuropa, charakteristisch durch sein milderes Klima, die reichen Naturprodukte ungeachtet geringerer Ausbildung des Arbeitselements. Der Handel ist namentlich wegen der Küstenlage und aus historischen Gründen sehr entwickelt. Die vorherrschende Handelsrichtung führt Rohprodukte nach, Industrieprodukte aus Norden. Hierher gehören Spanien, Portugal, Italien, Türkei u. Griechenland.

Die britischen Inseln, deren Industrie und Handel am höchsten entwickelt sind, und deren Handelszug Rohprodukte von allen Seiten bringt, Industrieprodukte überallhin versendet, stellen sich als besonderes Wirtschaftsgebiet dar.

= Das Deutsche Reich. =

Größe, Weltlage, Bodengliederung, Bevölkerung 2c. Das Deutsche Reich besteht aus 26 durch die Reichsverfassung vereinigten Staaten mit einem Gesamtgebiet von 540419 qkm und einer Bevölkerung von (1890) 49 Mill. Seelen. Das Gebiet des Reiches grenzt im Norden an die Ostsee, Dänemark und die Nordsee, im Westen an die Niederlande, Belgien und Frankreich, im Süden an die Schweiz und an die österreichischen Kronlande, im Osten an Österreich-Ungarn und Rußland. Diese Weltlage ist für das politische Leben Deutschlands mit vielen Nachteilen verbunden. In wirtschaftlicher Hinsicht ist dagegen diese Weltlage entschieden vorteilhaft. Im Herzen des thätigsten und kultiviertesten Weltteils gelegen, muß notwendig Deutschland die Verbindungen der meisten europäischen Länder in sich vereinigen. Von den Nachbarn der Deutschen sind die westlichen sämtlich hervorragende Industrie- und Handelsvölker, die östlichen dagegen im stande, eine gewaltige Rohproduktion zu entfalten. Auch dieser Umstand wirkt günstig auf die deutsche Volkswirtschaft.

Dieser günstigen Weltlage entspricht auch eine vortreffliche **Bodengliederung.** Das Deutsche Reich ist in seinen südwestlichen Teilen Hochebene und Bergland, im Norden Tiefland. Das gesamte Bergland zeichnet sich durch eine große Mannigfaltigkeit seiner einzelnen Bestandteile in geologischer und geographischer Hinsicht aus, ließ den deutschen Waldreichtum sich erhalten und bietet nirgends dem Verkehr allzubedeutende Hindernisse. Das norddeutsche Tiefland enthält in seiner westlichen Hälfte ausgedehnte Moorlandschaften.

Die erwähnte **Gesamtbevölkerung** des Reiches ist insofern für ein einheitliches Volksleben sehr geeignet, als im Deutschen Reiche nur 3 Millionen Nichtdeutsche (Polen, Wenden, Tschechen, Litauer, Dänen und Franzosen) leben. Die Bevölkerung gehört der überwiegenden Mehrzahl nach zur ländlichen. Die dichteste Bevölkerung drängt sich im mittleren Deutschland (Kön. Sachsen) und in Westdeutschland zusammen; am spärlichsten bevölkert sind die Ostseeländer und Posen. Trotz der starken Auswanderung ist die deutsche Bevölkerung in fortwährender Zunahme begriffen.

Die **Bewässerung** ist eine reichliche, obschon die deutschen Flüsse für den Verkehr nicht so geeignet sind, als die Stromsysteme anderer Länder. Volkswirtschaftlich der wichtigste Strom ist der Rhein; unter seinen Nebenflüssen die Mosel, der Neckar, der Main und die Ruhr. Die Ems trägt von Leer abwärts Seeschiffe. Die Weser, aus Werra und Fulda zusammenfließend, wird von Minden ab mit Dampfern befahren; die Elbe schon vor ihrem Eintritt in deutsches Gebiet; die Oder von Frankfurt abwärts. Weichsel und Memel treten

ebenfalls schon schiffbar in deutsches Gebiet ein. Die Donau wird von Ulm abwärts schiffbar. Künstliche Wasserstraßen, die jedoch in Deutschland nicht die Bedeutung haben, wie in anderen Ländern, verbinden die Nordsee mit der Ostsee (ein großer Kanal im Bau); den Main mit der Donau (Ludwigskanal), die Oder mit der Elbe und mit der Weichsel; den Rhein mit der Marne und mit der Rhone. Unter den Seeen ist der Bodensee am wichtigsten.

Landwirtschaft. Der Boden Deutschlands ist bei der Mannigfaltigkeit seiner Gliederung von sehr verschiedener Fruchtbarkeit. Im allgemeinen sind Westdeutschland und Süddeutschland die fruchtbareren Teile, während in der norddeutschen Tiefebene neben einzelnen sehr fruchtbaren Landstrichen auch ausgedehnte Sand- und Heideflächen, Moore und Sümpfe sich ausbreiten. Die Verteilung des Grundbesitzes zeigt Großgüter im Norden und Osten, Kleinwirtschaft im Süden und Westen. Von der ganzen Bodenfläche sind etwa 48% Äcker und Gärten, 17% Wiesen und Weiden, 25% Wald, über 8% unproduktiv. Am ausgedehntesten sind die unproduktiven Flächen in den Küstenstrichen. Auf dem Ackerboden baut man Halmfrüchte, Futter-, Hackfrüchte, Hülsenfrüchte und Handelspflanzen. Weizen wird überall angebaut, auch ausgeführt. Ausgedehnter noch ist der Anbau des Roggens, namentlich in ganz Preußen; in Württemberg und Baden herrscht Spelz vor. Gerste gewährt der deutschen Landwirtschaft meist sicheren und hohen Ertrag. Hafer wird sehr viel in Preußen, Bayern und Sachsen gebaut, Hirse im allgemeinen wenig, während der Mais zunimmt. Die Halmfrüchte zusammen beanspruchen über die Hälfte des ganzen Ackerlandes. Demgemäß bildet auch der Getreidehandel in Deutschland einen hochwichtigen Handelszweig. Bis 1866 war hierbei die Ausfuhr überwiegend; seit jener Zeit zeigt sich ein Überwiegen der Einfuhr.

Unter den Blattgewächsen sind Klee und Luzerne, unter den Wurzelgewächsen die Kartoffeln die wichtigsten. Runkelrüben zur Zuckerfabrikation werden in den Thälern der Saale, des Rheins und der Oder, in dem lehmigen Boden von preuß. Sachsen, Anhalt und Braunschweig gebaut; Magdeburg ist Mittelpunkt. Von Handelsgewächsen wird Flachs durch ganz Deutschland angebaut und aus Ostpreußen noch in Masse ausgeführt; Hanf in Baden und der Rheinpfalz; Tabak besonders in der Rheinpfalz, am Neckar, im Elsaß und in Mittelfranken. Die Rheinpfalz exportiert Deckblätter nach Amerika. Der deutsche Weinbau hat sein Hauptgebiet am Rhein vom Bodensee abwärts bis Siegburg, erstreckt sich in die Thäler des Wasgaus und des Schwarzwaldes, des Neckar und Main, der Ahr und Mosel; Mittelpunkt ist der Rheingau mit dem Südabhange des Taunus und den ausgezeichneten Lagen von Rüdesheim, Johannisberg, Hochheim ꝛc. Andere Weindistrikte in Thüringen, Sachsen ꝛc. sind geringer Bedeutung. Die jährliche Durchschnittsproduktion ist auf 3800000 Hektoliter geschätzt, wovon auf Elsaß-Lothringen $2\frac{1}{4}$ Mill. Hektoliter treffen. Der Rest verteilt sich auf Baden, Bayern, Württemberg, Preußen und Hessen. Gartenbau am stärksten um Erfurt, Ulm, Bamberg, Nürnberg, Straßburg; Obstbau durch den größten Teil Deutschlands, vorzüglich aber an der Bergstraße, im Rheingau, in Württemberg, in den Thälern des Main, der Werra, der Elbe u. s. f. Hopfen gedeiht vorzüglich in Bayern (Spalt).

Die Viehzucht wird begünstigt durch den Reichtum an Wiesen und Weiden sowohl in den Gebirgen und Hügellandschaften als auch in den nördlichen Marschlandschaften. Am stärksten ist die Rindviehzucht in den Nordseemarschen, in Mecklenburg und Pommern, in Mittel- und Unterfranken, in den Alpenthälern und in Württemberg. Der gesamte Rindviehstand beträgt 15—16 Mill. Stück. Die Pferdezucht hat ihre Hauptsitze in Ostpreußen, Holstein, Mecklenburg, Oldenburg, Hannover. Man zählt etwa $3\frac{1}{2}$ Mill. Pferde; ein Teil derselben kommt zum Export. Die Schafzucht (veredelte spanische Rassen) mit etwa 25 Mill. Stück ist zuerst in preuß. Sachsen und Schlesien ausgedehnt worden, hat seit 1820 die spanische Wollproduktion weit überflügelt; sie kämpft jetzt gegen starke Konkurrenz überseeischer Länder. Schweinezucht ist in Westfalen und Pommern besonders lebhaft. Von sonstigen Nutztieren noch Ziegen in den ärmeren Gebirgsgegenden; Seidenraupenzucht unbedeutend; Bienenzucht (Hannover, Schlesien) ausgedehnter; künstliche Fischzucht zunehmend.

Waldungen. Der Reichtum Deutschlands an Wäldern ist gegenüber anderen Ländern sehr ansehnlich. In Nassau, der preuß. Provinz Hessen, in Baden und Bayern sind 30% des Bodens bewaldet, auch Rheinpreußen, Brandenburg und Westfalen haben starken Waldbestand. Am spärlichsten sind die Waldungen in den Küstenlandschaften geworden. In ganz Deutschland überwiegt das Nadelholz, während in einzelnen Teilen: im Spessart, in der Rhön, in den Rheinlanden, in Kurhessen und Westfalen die Laubhölzer vorwalten. Die Hochwälder vermindern sich allerdings, je mehr die Waldflächen in den Besitz von Privaten übergehen. Vor der Erbauung der Eisenbahnen ging der Holzexport vorzugsweise aus dem badischen Schwarzwald rheinabwärts. Jetzt liefert der Spessart Stämme für den holländischen Schiffbau; der Niederwald mehrerer rheinischer Gebirge Eichenlohe; die Alpen, der Schwarzwald, Böhmerwald, Wasgenwald und Thüringerwald, Oberharz, Riesengebirge Fichten und Tannen.

Bergbau. Unter Deutschlands Mineralschätzen stehen die Steinkohlen obenan. Deutschland erzeugt mehr Kohlen, als es bedarf. Die wichtigsten Kohlenlager sind das oberschlesische zwischen Königshütte und Zabrze, nach Polen und Mähren sich abzweigend; das niederschlesische am Fuß des Riesengebirgs; das Saarbecken in Rheinpreußen, das Ruhrbecken in Westfalen. Ansehnliche Lager sind auch die beiden sächsischen (Zwickau und Plauen), kleinere bei Wettin und Löbejün, bei Minden, Aachen, Ibbenbüren, in Baden und Bayern u. s. f. Von diesen deutschen Kohlenlagern spielen eine Rolle im großen Handel die schlesischen, welche ihre Kohle

auch nach Rußland und Österreich senden; auch das Saarbecken, welches viel Kohle nach Frankreich, dem Elsaß, Süddeutschland sendet, und das Ruhrbecken mit großem Absatz nach den Niederlanden. Die Zwickauer Kohle verkehrt stark in Deutschland. Die Technik der Steinkohlengewinnung ist in Deutschland mehr ausgebildet, als sonst irgendwo, die Produktion in starker Zunahme und einer noch viel großartigeren Ausdehnung fähig (jetzt ca. 70 Mill. Tonnen). Von verwandten Bergbauprodukten sind die an vielen Plätzen vorhandenen Braunkohlen (preuß. Sachsen), der Graphit aus Niederbayern, Asphalt aus Hannover, Braunschweig ꝛc., Erdöl aus Elsaß-Lothringen, Torflager zu erwähnen.

Eisenerze finden sich in den Industriebezirken an der Ruhr und Saar, wo sie besonders wertvoll sind, weil sich das Eisen in der Nachbarschaft von Kohlen findet; außerdem auch sehr massenhaft im preuß. Regierungsbezirk Oppeln, auch im Nassauischen, in Elsaß-Lothringen, Hannover, Braunschweig, Osnabrück, Oberhessen, Oberpfalz. Die Gesamtproduktion beträgt in guten Jahren 11 Mill. Tonnen.

Zinkerze (Galmei) finden sich in großartigen Lagern bei Tarnowitz und Beuten in Oberschlesien, kleinere Lager in Westfalen und Rheinprovinz; Bleierze im Erzgebirge, im Harz (Dorotheenhütte), bei Aachen, Oppeln u. s. f.; Kupfererze hauptsächlich am Harz (Merseburg); Silber in Sachsen (Freiberg). Die Produktion an Gold, Zinn, Quecksilber ist gering. Gute Salzlager finden sich in preuß. Sachsen (Staßfurt), Anhalt, Württemberg (Hall), an der badischen Donau und in Südbayern.

Die bergmännische Technik ist in keinem Lande der Welt so ausgebildet worden, als in Deutschland, dessen Bergleute in allen Gegenden der Erde thätig sind.

Industrie. Die meisten Industriezweige sind in Deutschland derart entwickelt, daß der Bedarf vom Auslande fast oder ganz unabhängig ist. Neben Großbritannien, Frankreich, Belgien und der Schweiz steht Deutschland unter den Industriestaaten der Welt mit in erster Reihe. Die Eisenindustrie hat die bedeutendsten Hüttenwerke in Oberschlesien, in den preuß. Kreisen Bochum, Dortmund, Siegen, Essen und Duisburg, sowie in Elsaß-Lothringen (Diedenhofen, Metz). In der Stahlfabrikation steht Deutschland allen Ländern voran (Essen, Bochum); die Fabrikation von Eisen- und Stahlwaren blüht am Niederrhein (Remscheid, Solingen, Hagen, Iserlohn ꝛc.), die Fabrikation von Nähnadeln, Waffen, Schlosserwaren ꝛc. an verschiedenen Plätzen. Der Maschinenbau hat sich zahlreiche Sitze geschaffen und ungemein rasch entwickelt, so daß in der neuesten Zeit manchmal die Ausfuhr an Maschinen stärker ist als die Einfuhr. Die größten chemischen Fabriken sind zu Staßfurt und Leopoldshall, Farbfabriken (Anilin und Alizarin) am Rhein in Höchst, Elberfeld, Offenbach, Mannheim, Ludwigshafen a/Rhein ꝛc.; Thonindustrie in Brandenburg u. a., Porzellanfabrikation in Sachsen und am Thüringerwald. Für Glasindustrie bestehen gegen 300 Etablissements vorzüglich in Schlesien, Rheinpreußen, Bayern; Spiegel in Nürnberg.

Die Textilindustrie hat sich auf Grundlage der starken Flachs- und Wollproduktion zu ansehnlicher Blüte entfaltet. Wollspinnerei und Tuchfabrikation in der Rheinprovinz (Aachen und Nachbarstädte), in der brandenburgischen Lausitz, in Schlesien und Sachsen. Kammgarnspinnerei im Elsaß, Strumpfwirkerei in Sachsen und Thüringen, Teppich- und Shawlweberei in Berlin. Die ehedem viel blühendere Leinenweberei ist als häusliche Nebenbeschäftigung noch im nördlichen Ostdeutschland verbreitet; die Maschinen-Flachsspinnerei in Schlesien, Westfalen (Bielefeld) und Rheinland. Mittelpunkte der Leinwandfabrikation sind Bielefeld und Zittau. Segeltuch und Seilerwaren in den Seestädten, Zwirnfabrikation in Sachsen und Schlesien. Die Baumwollspinnerei zählt 5 Mill. Feinspindeln, und ist am großartigsten im Elsaß (Mühlhausen), in Sachsen (Chemnitz) und in Augsburg entfaltet. Die Baumwollweberei zählt gegen 250000 Stühle; sie ist am glänzendsten im Oberelsaß entwickelt, von wo sie nach allen Teilen der Welt exportiert; auch in der Rheinprovinz, in Westfalen, Sachsen (besonders für Weißwaren wichtig), im bayerischen Schwaben, Württemberg und dem südlichen Baden; Spitzenklöppelei im sächsischen Erzgebirge seit lange. Die Seidenindustrie mit dem Hauptsitz in der Rheinprovinz (Elberfeld, Krefeld, Düsseldorf, Barmen) konkurriert in manchen (leichteren) Artikeln erfolgreich mit der französischen. Färberei hat ihre Hauptplätze in Krefeld, Elberfeld, Berlin ꝛc., Zeugdruck im Oberelsaß, Berlin, Augsburg u. a.

Von sonstigen renommierten Industrieen sind wichtig Papierfabrikation (Rheinpreußen, Westfalen, Schlesien, Sachsen, Bayern, Württemberg), Lederindustrie (Rheinhessen für Leder, Mainz und Pirmasens für Schuhwaren, Offenbach u. a. für Ledergalanteriewaren), Fabrikation von Musikinstrumenten (Leipzig, Dresden ꝛc.), von wissenschaftlichen Instrumenten (München), Schiffbau (Hamburg u. Bremen), Gold- u. Silberschlägerei und Fabrikation Leonischer Waren (Nürnberg und Fürth), Spielwaren (Sonneberg, Nürnberg), kurze Waren (Nürnberg). Wenn auch nicht zu leugnen ist, daß die deutsche Industrie an Geschmack ihrer Erzeugnisse hinter der französischen, an technischer Vollendung hinter der englischen zurücksteht, daß ihre Devise zwar nicht überall, aber doch in vielen Zweigen das berüchtigte „billig und schlecht“ ist, so findet sich doch hierfür manche Entschuldigung in der Geschichte der Entwickelung; vielfach ist auch der Weg der Besserung schon mit Energie betreten.

Handel. Siehe die Einzelstaaten.

Die wichtigsten Plätze für den auswärtigen Handel Deutschlands sind die Nordsee- und Ostseehandelsstädte: Hamburg, Bremen, Lübeck und Stettin obenan; im Binnenhandel sind Berlin, Leipzig und Frankfurt a. M. die bedeutendsten.

Verkehrsmittel. Das Deutsche Reich hat über 100000 km Kunststraßen, durchweg gut erhalten.

An Eisenbahnen standen 1892 (mit Ausschluß einiger bloß lokaler Pferde- und Industriebahnen)

43635 km in Betrieb. Ein Blick auf die deutsche Eisenbahnkarte zeigt deutlich den Mangel einer einheitlichen Gestaltung des Bahnnetzes, welcher durch die vormalige politische Zerrissenheit Deutschlands veranlaßt wurde. Die deutschen Eisenbahnen konzentrieren sich am dichtesten am deutschen Niederrhein um die Knotenpunkte Köln und Düsseldorf, wo die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn die bedeutendsten Netze geschaffen haben. An die niederrheinische Gruppe schließt sich südlich eine oberrheinische Gruppe an, deren wichtigste Bahnen östlich des Rheins die badischen Staatsbahnen, westlich die elsaß-lothringischen Reichseisenbahnen sind. In Süddeutschland gruppiert sich das württembergische Bahnnetz um die Knotenpunkte Stuttgart und Ulm; die bayerischen Staatsbahnen haben München zu ihrem Knotenpunkte gemacht. Die Bahnen Mitteldeutschlands zeigen am wenigsten einheitliche Gestaltung; sie sind am gedrängtesten im Königreich Sachsen, wo Leipzig Hauptknotenpunkt ist. Am regelmäßigsten gestaltet ist die norddeutsche Gruppe mit der Reichshauptstadt als bedeutendem Zentrum, von welcher strahlenförmig nach allen Seiten Linien auslaufen.

Für die deutsche Binnenschiffahrt sind Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Donau und Main am bedeutendsten; diese Flüsse werden mit Dampfschiffen befahren. Das deutsche Kanalnetz hat nicht diejenige Ausdehnung erhalten, welche den künstlichen Wasserstraßen anderer Länder entspricht. Die deutsche Handelsflotte zählte 1892 3639 Schiffe mit $1_{,4}$ Mill. Tonnen Gehalt, darunter 941 Dampfer. Nach der britischen, nordamerikanischen und norwegischen nimmt die deutsche Handelsflotte den vierten Rang ein. Im Schiffsverkehr laufen jährlich in deutschen Häfen gegen 55000 Schiffe mit 7—8 Mill. Tonnen ein; eine entsprechende Anzahl geht aus.

Telegraphennetz: 108754 km Linien, 29 Mill. Telegramme (1891).

1. Königreich Preußen.

Allgemeines. Mit 348355 qkm Flächeninhalt und (1890) 29 Mill. Einwohner, bildet Preußen jetzt ein fast ganz zusammenhängendes Gebiet, größtenteils in der norddeutschen Tiefebene gelegen.

Hinsichtlich der Rohproduktion und Industrie siehe Deutsches Reich.

Zum Export kommen im Seehandel hauptsächlich die landwirtschaftlichen Rohprodukte der östlichen und nördlichen Landesteile; dann die russischen Rohprodukte, mit welchen lebhafter Tauschhandel getrieben wird. Teils im Seehandel, teils auf Landwegen werden die Bergwerks- und Industrieprodukte der Provinzen Schlesien, Rheinland und Westfalen exportiert. Den Binnenhandel befördert ein gut entwickeltes Eisenbahnnetz.

Einzelne Provinzen, Industrie- u. Handelsplätze.

Provinz Brandenburg. $2_{,5}$ Mill. Einwohner (ohne Berlin), fast ganz flach, sehr reich von Oder, Elbe, Havel, Spree, vielen Landseeen und Kanälen bewässert, meist Sandboden, auch Sümpfe und nur stellenweise fruchtbares Land (Oderbruch); Getreidebau nicht hinreichend; Industrie und Handel stark entwickelt; dichtes Eisenbahnnetz; daneben lebhafte Schiffahrt.

Berlin, $1_{,6}$ Mill. Einw., Reichshauptstadt und zugleich bedeutendste Industriestadt und wichtigster Geldplatz in Deutschland, Knotenpunkt des norddeutschen Eisenbahnnetzes (Eisenbahnen in der Richtung auf Hamburg, Magdeburg, Dessau, Hannover, Dresden, Görlitz, Frankfurt a. O., Königsberg), an der schiffbaren Spree und verschiedenen Kanälen, auf welchen jährlich gegen 40000 Flußschiffe ankommen. Starke Industrie: Maschinenbau, Eisenbahnbedarf, Weberei und Zeugdruck, Konfektionsartikel, Färberei, Shawl- und Teppichweberei, Tabak, Chemikalien, Leder, Lederwaren, Metall- und Blechwaren, Lackwaren, Spiegel, Möbel, Wagen, Porzellan, Kunstblumen, Instrumente, Gold-, Silber- und Bronzewaren u. a. Großartiges Geld- und Wechselgeschäft, Reichsbank und etwa 30 andere Banken, Börse, Versicherungsgesellschaften. Starker Speditions- und Kommissionshandel, Hauptmarkt für Getreide, Spiritus und Wolle. **Brandenburg**, 37000 Einw., a. d. Havel; Industrie, Schiffahrt, Fischerei. **Charlottenburg**, 76000 Einw.; Steingut- und Thonindustrie, Weberei, Zeugdruck. **Luckenwalde**, mit großartigen Tuchfabriken und Wollspinnereien. **Neustadt-Eberswalde**, Eisen- und Stahlwaren. **Potsdam** a. d. Havel, 54000 Einw., Textilindustrie, Brauereien ꝛc. **Frankfurt** a. d. Oder, 54000 Einw., lebhafter Handelsplatz besonders für den Verkehr mit Rußland und in Landesprodukten. **Landsberg** a. d. Warthe, 28000 Einw.; Handel in Landesprodukten. **Guben**, 29000 Einw., Weberei, Tuchfabriken. **Kottbus**, 34000 Einw., Tuch- und Tabakfabriken, Brennerei, Spedition. **Sorau**, starke Industrie in Tuch- und Leinwandfabrikation, Färberei u. Zeugdruck. **Spremberg** a. d. Spree, Tuchfabriken, Braunkohle. **Sperenberg**, Salzwerk.

Provinz Pommern, $1_{,5}$ Mill. Einw., durchwegs flach, fruchtbar, reichlich bewässert. Viel Großgrundbesitz; wenig Industrie. Hauptverkehrswege: die Ostsee, die Oder, die Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Stettin, 116000 Einw., Preußens wichtigster Seehafen, nahe der Odermündung. Mehrere Banken, Börse, Versicherungsanstalten, Schiffahrtsschule. Über 200 eigene Schiffe. Dampferverbindungen nach den Ostseehäfen ꝛc.; bedeutende Ostsee- und Oderschiffahrt. Zur See kommen jährlich über 2000 Schiffe; Einfuhren für 150 Mill., Ausfuhren für 90 Mill. Mark (Getreide, Sprit, Zink, Holz). Schiffbau, Maschinenbau, Brauerei, Brennerei, Chemikalien, Zucker- und Tabakfabrikation; Wollhandel. Fahrzeuge von mehr als 14 Fuß Tiefgang landen in **Swinemünde**, dem Vorhafen von Stettin, Sitz eines Hauptzollamts, mit Schiffbau, Handel, Fischerei. **Anklam** an der schiffbaren Peene unweit der Ostsee, treibt Handel, Schiffahrt, Weberei, Schiffbau. Schiffe bis zu 10 Fuß Tiefgang können an die Stadt. **Stargard**, 23000 Einw., ehedem Hansestadt, Woll-, Vieh- und Leinenmärkte, Wollindustrie. **Kolberg** an der Persante, unweit der Ostsee, treibt Fischerei, Handel, Schiffahrt, Wollindustrie. **Stolpe**, 23000 Einw., am gleichnamigen Fluß; Bernsteinindustrie, Lachsfang, Seehandel. Hafen **Stolpmünde**. **Greifswalde**, alte Hansestadt, nahe der Mündung des Rick, 21000 Einw., Fabriken, Schiffahrt und Handel, Export von pommerischem Getreide nach England und Holland. **Stralsund**, 27000 Einw., mit gutem Hafen, 170 eigenen Seeschiffen, Dampfschiffahrt nach Schweden, ansehnlichem Seehandel und Industrie. **Wolgast** an der schiffbaren Peene, treibt Schiffbau und Seehandel; 50 eigene Schiffe.

Provinz Posen, $1_{,7}$ Mill. Einw., durchwegs flach, fruchtbar; viel Großgrundbesitz; polnische Landbevölkerung, wenig Handel und Industrie.

Posen, 69000 Einw., an der Warthe, vorwiegend deutsche Provinzialhauptstadt, Zentrum von Handel und Industrie, Sitz mehrerer Banken. Der ansehnliche Landesproduktenhandel (Wolle, Holz, Getreide) meist in jüdischen Händen. **Fraustadt**, Getreide- und Viehhandel. **Lissa**, 13000 Einw., Getreide- und Wollhandel. **Bromberg**, 41000 Einw., an der Brahe und dem Bromberger Kanal, mit starkem Holz- und Getreidehandel; Reichsbankstelle.

Provinz Ostpreußen, 1,9 Mill. Einw.; flach am Ostseerande, reichlich bewässert, mäßig fruchtbar, ohne Industrie.

Königsberg, 161000 Einw., am Pregel, unweit von dessen Mündung in das Frische Haff. Lebhafte Schiffahrt auf der Ostsee wie auf dem Pregel aufwärts; Dampferverbindungen nach den wichtigeren Ost- und Nordseehäfen; starker Export von Getreide, Leinsaat, Hülsenfrüchten, Flachs und Hanf, Holz. Auch Speditionsgeschäft nach Rußland. Mehrere Banken; Börse. Ehedem starke Zuckerfabrikation; jetzt noch Spiritus- und Maschinenfabriken; großer Wollmarkt. **Pillau** am Pillauer Tief, Fischerstädtchen mit gutem Seehafen, Vorhafen für Königsberg; Schiffbau. **Braunsberg**, 10800 Einw., an der Passarge, unweit deren Mündung ins Frische Haff, exportiert Getreide, Flachs ꝛc. **Memel**, 19000 Einw., am Kurischen Haff, mit gutem Hafen, exportiert Getreide, Holz, Flachs. 90 eigene Schiffe; die Einfuhr zur See ist für das russische Hinterland bestimmt; Schiffbau. Im Dörfchen **Schwarzort** bedeutende Bernsteinfischerei. **Tilsit**, 24000 Einw., lebhafter Handel mit Landesprodukten; Lachsfang. **Insterburg**, 22000 Einw., Zuckerfabrikation, Getreidehandel.

Provinz Westpreußen, 1,4 Mill. Einw., flach, spärlich bevölkert.

Danzig, 120000 Einw., alte Hansestadt, am Einflusse der Mottlau in die Danziger Weichsel, mit dem holz- und getreidereichen Stromgebiet der Weichsel als Hinterland; Handel auf der Ostsee wie auf der Weichsel; Börse, vier namhafte Märkte, Wollmesse; gegen 600 industrielle Etablissements. Getreide ist Hauptexportartikel; dann folgt Holz aus Galizien und Polen nach England; das Ganze noch vor kurzem viel bedeutender. Der eigentliche Hafen von Danzig ist **Neufahrwasser**. **Elbing**, 41000 Einw., am schiffbaren Elbing, auch mit der Nogat in Verbindung; lebhafte Industrie, Handel, Schiffbau. **Thorn**, 27000 Einw., a. d. Weichsel, starker Handel in Getreide und Holz, Weichselschiffahrt.

Provinz Schlesien, 4,2 Mill. Einw.; eines der reichsten und thätigsten deutschen Länder; teils flach, teils Hügel- und Gebirgsland. Fleißiger Landbau, Forstproduktion, blühender Bergbau und hochentwickelte Industrie; dichtes Eisenbahnnetz.

Breslau, 335000 Einw., drittgrößte Stadt Deutschlands, an der Oder; Börse, Messen, Märkte, größter deutscher Wollmarkt; Handel in Getreide, Ölfrüchten, Kleesaat, Spiritus, Berg- und Hüttenprodukten, Holz; lebhafte Industrie: Maschinenbau, Bier, Möbel, Spiritus, Garn, Zucker u. s. f. **Brieg** a. d. Oder, 20000 Einw., Porzellan- und Tuchindustrie; lebhafter Handel. **Glatz**, 13000 Einw., fabriziert Plüsch, Leinenwaren. **Schweidnitz**, 24000 Einw., Woll- und Lederindustrie; Getreide- und Viehhandel. **Waldenburg**, 13000 Einw., Mittelpunkt des mittelschlesischen Bergbaudistrikts, mit lebhafter Industrie. **Beuthen**, 36000 Einw., Zentrum des oberschlesischen Berg- bau- u. Industriedistrikts; dabei **Königshütte** 36000 Einw., und **Laurahütte** mit großartigen Etablissements: Hochöfen, Zinkhütten, Kohlengruben, Koksöfen, Walzwerken, Gießereien u. s. f. **Tarnowitz**, mit Kohlen-, Eisen-, Zink- und Bleigruben. **Gleiwitz**, 19000 Einw., große Eisen- und Zinkhütten. **Leobschütz**, 10000 Einw., Weberei, Glashütten. **Neisse**, 22000 Einw., Weberei, chemische Fabriken, Getreide-, Garn-, Woll- und Holzhandel. **Oppeln**, 19000 Einw., Spedition und Landesproduktenhandel. **Ratibor**, 20000 Einw., Handel mit Berg- und Landesprodukten. **Görlitz**, 62000 Einw., Tuchfabrikation, Spinnerei, Leinenhandel. **Glogau**, 20000 Einw., Tuch, Watte, Rübenzucker, Landkarten. **Liegnitz**, 46000 Einwohner, Tuch- und Rübenzuckerfabrik. **Sagan**, 10500 Einw., Tuch- und Kattunindustrie. **Hirschberg**, 13000 Einw., Hauptsitz der schlesischen Leinen- und Spitzenindustrie.

Provinz Sachsen, 2,5 Mill. Einw. Teilweise flach, teilweise Hügel- und Bergland. Dichte Bevölkerung, sehr fruchtbarer Boden, hochentwickelte Landwirtschaft und Gartenkultur; große Waldungen am Harz; reiche Mineralschätze an Salz und Braunkohle, intensive Industriethätigkeit (Zuckerfabrikation, Chemikalien). Als Verkehrswege dienen die Wasseradern der Elbe, Elster, Mulde, Saale, Unstrut, und ein dichtgesponnenes Bahnnetz (Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Anhaltische, Thüringer Bahn u. s. f.)

Magdeburg, 202000 Einw., a. d. Elbe, bildet mit den anliegenden Nachbarstädten **Buckau**, **Sudenburg** und **Neustadt** zusammen einen höchst bedeutenden Industrieplatz. Hauptsitz der deutschen Zuckerfabrikation. Auch große Gießereien, Maschinenfabriken, chem. Fabriken u. s. f., ansehnlicher Handel in Landesprodukten und den eigenen Fabrikwaren; Speditionshandel; Elbdampfschiffahrt. **Burg**, 17000 Einw., Tuchfabriken. **Halberstadt**, 36000 Einw., Zigarren, Spiritus, Leder, Zucker. **Quedlinburg**, 20000 Einw., Gartenbau, Maschinen- und Zuckerfabriken, Wollwaren, starker Viehhandel. **Aschersleben**, 22000 Einw., Gartenkultur, Braunkohlen. **Schönebeck**, 14000 Einw., rasch wachsend, mit großartigen Salinen und chemischen Fabriken. **Staßfurt**, 18000 Einw., eines der größten europ. Salzwerke; chem. Industrie. Staßfurter Brom das erste der Welt. **Stendal**, 18000 Einw., Gerberei, Woll-, Baumwollindustrie. **Halle** a. d. Saale, 101000 Einw., lebhaft aufblühend, mit uralten Salzwerken. Zucker, Leder, Chemikalien, Tapeten. Buch- und Landesproduktenhandel. In der Nähe Braunkohlen. Das benachbarte **Salzmünde**, großes Industriedorf. **Zeitz**, 21000 Einw., Tuch, Maschinen, Gußwaren, Zucker ꝛc. **Erfurt**, 72000 Einw., Mittelpunkt der großartigen thüringischen Gartenkultur; starker Landesprodukten- und Gemüsehandel. **Nordhausen**, 26000 Einw., mit großartigen Brennereien. **Sömmerda** und **Suhl**, Gewehrfabriken. **Mühlhausen** in Thüringen, 27000 Einw., lebhafte Industriestadt.

Provinz Schleswig-Holstein mit **Lauenburg**, 1,2 Mill. Einw., zwischen Nord- und Ostsee, im Osten hügelig, westlich große Sandebenen; an der Ostküste mit guten Häfen, an der Nordsee gefährliches Fahrwasser. Schiffbare Flüsse: Elbe und Eider. Dünne Bevölkerung, Landbau und Viehzucht; geringe Industrie. Lebhafter Ostseehandel.

Altona, 143000 Einw., Freihafen an der Elbe, ein Teil des Handelsgebiets von Hamburg. Ansehnliche Industrie, bedeutende Reederei, Seehandel und Fischerei; mehrere Handelsgesellschaften. **Ottensen**, Vorstadt zu Altona, mit Tabakfabriken. **Elmshorn**, Schiffbau, Schiffahrt, Bierbrauerei, Handel. **Blankenese**, Schiffbau und Schiffahrt. **Glückstadt**, Seehandel, Tabakfabriken, Fischerei. **Itzehoe**, 12000 Einw., Handelshafen, Viehmärkte, Zuckerfabrik, Zichorienfabriken. **Meldorf** und **Heide**, Haupthandelsplätze

für das Vieh und Getreide der fruchtbaren **Dithmarschen.** **Rendsburg,** 13000 Einw., an der Eider, Schiffahrt und starker Speditionshandel. **Kiel,** 69000 Einw., alte Hansestadt an der Ostsee, jetzt deutscher Kriegshafen, mit großen Marineetablissements, Schiffbau, Fischerei, Getreidehandel, Spedition, Dampferverbindungen nach Ostseehäfen. **Neumünster,** 17000 Einw., Tuchfabriken. **Schleswig,** 15000 Einw., an der Schlei, Fischerei, Zuckerfabriken. **Flensburg,** 36000 Einw., bedeutender Seehandel, Schiffahrt, Industrie; Getreide und Sämereien zur Ausfuhr. **Tondern** und **Husum,** kleinere Häfen auf der Westseite. **Tönning,** 3000 Einw., Hafenplatz an der Westseite mit bedeutender Viehausfuhr nach England.

Provinz Hannover, 2,2 Mill. Einw. Mit Ausnahme der Harzlandschaften flach, auf großen Strecken Heiden und Moore, anderwärts sehr fruchtbar (Marschen), treibt hauptsächlich Landwirtschaft; ausgedehntes Grasland, sehr bedeutende Viehzucht; am Harz Forstbau und Bergbau wichtig; Industrie in Flachs und Hanf, Holzwaren, Metallwaren. Dem Verkehr dienen die Nordseeküste, die Elbe, Weser, die hannöversche Staatsbahn ꝛc.

Hannover, 163000 Einw., an der Leine, Industrie- und Handelsstadt mit großen Spinnereien, Webereien, Maschinenfabrik, Bronzewaren, Chemikalien, Brauereien, Brennereien, Fleischwaren, Börse; Handel und Spedition. **Celle** a. d. Aller, 18000 Einw., Industrie; Landesproduktenhandel, Spedition. **Klausthal,** berühmte Bergstadt im Harz mit Silbergruben; desgl. **Andreasberg.** **Goslar** am Harz, uraltes Städtchen mit Bergbau und großen Schieferbrüchen. **Göttingen,** 23000 Einw., Leinenhandel. **Hildesheim,** 33000 Einw., Brauerei, Gärtnerei, Garn- und Leinenhandel. **Emden** an der Mündung der Ems, 13000 Einw., wichtiger Ausfuhrhafen Ostfrieslands. Schiffbau; Export von Vieh und Viehprodukten, Fischerei. **Leer,** 11000 Einw., a. d. Ems, Schiffahrt und Handel. **Norden,** lebhafter Hafenplatz. **Geestemünde,** Freihafen an der Mündung der Geeste in die Weser; Schiffbau, zunehmender Handel. **Papenburg,** an Kanälen der Ems, Schiffbau und Seehandel. **Lüneburg,** 20000 Einw., Salzquellen, Spedition, Landesproduktenhandel. **Harburg,** 35000 Einw., wichtiger Elbhafen mit Fabriken, Schiffahrt, Ausfuhrhandel.

Provinz Westfalen, 2,4 Mill. Einw., im Norden und Nordwesten flach, im Südosten gebirgig, im Nordosten Hügelland; Landwirtschaft im Flachlande; im Gebirge starker Bergbau und hochentwickelte Industrie. Schiffahrt auf Weser, Ems, Lippe und Ruhr; sehr dichtes Eisenbahnnetz um Witten, Dortmund ꝛc.

Münster, 49000 Einw., Leinwand- und Baumwollindustrie, Stahl- und Eisenwaren; Handel mit Schinken. **Minden,** 20000 Einw., a. d. Weser, Zucker- und Tabakfabriken. **Bielefeld,** 39000 Einw., Hauptsitz der großartigen westfälischen Leinenindustrie mit mehreren großen Bleichen; Gesellschaften für mech. Weberei, starker Handel mit Garn und Leinen. **Herford,** 19000 Einw., starke Leinenindustrie, Leinen- und Garnhandel. **Dortmund,** 98000 Einw., stark aufblühender Industrieplatz; Zentrum der westfäl. Kohlen- und Eisenindustrie; Maschinenbau, Gußstahlfabr., Steinkohlenhandel. **Bochum,** 47000 Einw., stark wachsend; Kohlengruben, Gußstahlfabr. **Hattingen,** Eisenindustrie. **Witten,** 26000 Einw., große Gußstahlindustrie. **Hamm,** 24000 Einw., bedeutende Eisen- und Blechwarenindustrie. **Iserlohn,** 22000 Einw., alte Industriestadt mit ausgedehnter Fabrikation von Eisenkurzwaren (Nadeln ꝛc.) und bedeutendem Handel mit denselben. **Altena,** 11000 Einw., **Lüdenscheid,** 19000 Einw. und **Hagen,** 35000 Einw., konkurrieren mit Iserlohn. **Enneperstraße,** ein ganzes Thal voll Eisenwerke und Schmieden. **Hörde,** 16000 Einw., stark zunehmend, großartige Hüttenwerke (Hermannshütte), Kohlen- und Eisengruben, Gußstahlfabriken. **Siegen,** 18000 Einw., Mittelpunkt eines Bergdistrikts; sehr bedeutende Eisenproduktion (Ausfuhr nach England); auch Blei-, Kupfer- und Silbergruben. **Soest,** 15000 Einw., Leinenindustrie.

Rheinprovinz, 4,7 Mill. Einw. Die schönste, reichste und thätigste der preußischen Provinzen, größtenteils Berg- und Hügelland, von Rhein, Sieg, Ruhr, Lippe, Sauer, Saar und Mosel, sämtlich schiffbar, bewässert. Günstige Bodenverhältnisse, außerordentlich reiche Lager nutzbarer Mineralien, dichte Bevölkerung; einer der thätigsten Industriebezirke der Welt. Dichtes Bahnnetz.

Köln, 281000 Einw., alte Römerstadt am Rhein, wichtigste Stadt Westdeutschlands; lebhafte Industrie (Eau de Cologne u. a.); starke Rheinschiffahrt; Eisenbahnknotenpunkt; Versicherungsgesellschaften, Börse; auf dem Rhein kommen jährlich über 4 Mill. Güter. **Bonn,** 39000 Einw., am Rhein, Baumwoll- und Seidenindustrie. **Mülheim** a. Rhein, 30000 Einw., Samt- und Seidenfabr., Rheinschiffahrt. **Düsseldorf,** 144000 Einw., Kattundruck, Spinnerei, Eisen- und Messingindustrie, Maschinenbau; Dampfschiffahrt, Rheinhandel; Kunstthätigkeit. **Barmen,** 116000 Einw., an der Wupper, deren Thal den lebhaftesten Industriebezirk Deutschlands bildet. Lebhafteste Seiden-, Halbseiden- und Baumwollindustrie, Bleicherei, Färberei, Bänder- und Litzenfabr. **Elberfeld,** 125000 Einw., in unmittelbarer Nachbarschaft von Barmen, mit circa 300 Fabriken, wovon etwa 125 für Webe- und Wirkwaren; auch gemischte Artikel aus Seide, Wolle, Baumwolle; Posamentier- und Knopfwaren ꝛc.; sehr lebhafter Handel. **Remscheid,** 40000 Einw. und **Solingen,** 36000 Einw., fabrizieren in großem Maßstabe zahllose Eisen- und Stahlwaren: Messer, Waffen, Werkzeuge, Schlittschuhe, Sporerwaren u. s. f.; die Solinger Säbelklingen namentlich sind unübertroffen und in der ganzen Welt verbreitet. **Essen,** 78000 Einw., Zentrum großartiger Steinkohlenlager, mit weltberühmter Gußstahlindustrie (Krupps Etablissement beschäftigt 10000 Arbeiter), hauptsächlich für Kriegs- und Eisenbahnmaterial. **Mülheim** a. d. Ruhr, 27000 Einw., Papier-, Tuch- und Baumwollindustrie, Kattundruck, Eisen- und Kohlenwerke. **Ruhrort,** 11000 Einw., Hauptstapelplatz für Steinkohlen, die von da auf den Rhein verschifft werden. **Duisburg,** 59000 Einw., am Rhein-Ruhrkanal, Strumpf- und Baumwollindustrie, Chemikalien. **Gladbach,** 49000 Einw., Zentrum der rheinischen Leinenindustrie. Desgleichen in **Viersen,** 22000 Einw. **Krefeld,** 105000 Einw., Zentrum der deutschen Seidenindustrie mit über 120 Fabriken; auch andere Industrieen vertreten; gegen 1500 Web- und 1000 Bandstühle. Noch sind **Oberhausen** (Steinkohlenmarkt), **Rheydt** (Baumwollindustrie), **Neuß** (Getreidemarkt) erwähnenswert. **Saarbrücken,** 13000 Einw., Kohlen- und Eisengruben, starker Kohlenexport nach Frankreich. **Aachen,** 103000 Einw., Hauptsitz der deutschen Tuchindustrie; auch Spinnereien, Strumpfwirkerei, Metallwaren u. a. Tuchfabrikation auch in den Nachbarorten **Burtscheid,** 13000 Einw., und **Eupen,** 15000 Einw. **Düren,** 21000 Einw., fabriziert Tuch, Wollstoffe u. a. **Malmedy,** 5700 Einw., Leder. **Koblenz,** 32000 Einw., treibt starken Weinhandel.

Provinz Hessen-Nassau, 1,6 Mill. Einw., mit wenigen Ausnahmen Berg- und Hügelland, vom Rhein, Main, Weser, Fulda, Werra und Lahn be-

wässert, größtenteils fruchtbar, sehr waldreich, lebhafter Bergbau und Industrie.

Frankfurt am Main, 179000 Einw., ehemals freie Stadt in sehr günstiger Verkehrslage, der wichtigste Geld- und Börsenplatz Westdeutschlands, Sitz großer Bankhäuser, blühend geworden durch seine beiden Messen (Ostern und Michaelis), welche jetzt verfallen; starker Effekten- und Wechselhandel, Transit- und Speditionsgeschäft; Weinhandel; Luxusindustrie. **Hanau**, 25000 Einw., am Main, blühende Industrie in Gold- und Silberwaren, Lederwaren u. s. f.; Handel in Holz und Wein. **Kassel**, 72000 Einw., mit etwa 90 Fabriken für Maschinenbau, Baumwollindustrie, Gold- und Silberwaren u. a.; Wollmarkt. **Wiesbaden**, 64000 Einw., berühmtes Heilbad am Taunus. Hauptsitze des nassauischen Weinhandels sind die kleinen Rheingauorte **Biebrich**, **Geisenheim**, **Hochheim**, **Höchst**, **Eltville**, **Rüdesheim**.

Hohenzollern, industriell und kommerziell ohne Bedeutung, 66000 Einw. Hauptort Sigmaringen.

2. Königreich Sachsen,

14993 qkm und 3,5 Mill. Einw. (1890). Gehört fast ganz zum mitteldeutschen Berg- und Hügelland, nördlich zur norddeutschen Tiefebene. Der Boden ist im Süden waldreich mit rauhem Klima, sonst nach Möglichkeit kultiviert. Die Bevölkerung ist dichter als im übrigen Deutschland. An Produkten sind Steinkohlen aus dem Zwickauer und Plauenschen Lager, Braunkohlen, goldhaltige Silbererze, Eisen, Kupfer, Blei, Kobalt, Nickel, Arsenik und Wismut zu nennen. Große Sandsteinbrüche im Elbthal. Stärkster Getreidebau bei Leipzig und Meißen, berühmte Obstkultur bei Meißen; Zucht veredelter Schafe bei Leipzig. Hochentwickelte Industrie in Baumwoll-, Leinen-, Seiden- und Wollwaren, Spitzen, Maschinenbau, Porzellan, Musikinstrumenten, Glas u. a.

Verkehrsmittel: die Elbe mit lebhafter Dampf- und Flußschiffahrt dient hauptsächlich dem Transport böhmischer Bodenprodukte und des Baumaterials aus der „sächsischen Schweiz". Ein stark entwickeltes Eisenbahnnetz hat Leipzig, Dresden und Zwickau zu Knotenpunkten.

Industrie- u. Handelsplätze: **Dresden**, 276000 Einw., an der Elbe, Haupt- und Residenzstadt, hat mehr den Charakter eines Konsumtions- als den eines Produktions- und Handelsplatzes; Industrie in Schokolade, Zuckerwaren, Bier, Tabak, Strohwaren; lebhafte Elbschiffahrt. **Leipzig**, 295000 Einw., einer der wichtigsten deutschen, ja europäischen Handelsplätze mit noch sehr bedeutenden Messen; Hauptartikel des Großhandels: Pelzwerk (hierfür Leipzig erster Weltmarkt), Garn, Rohseide, Baumwoll- und Wollwaren, Spitzen, Weißwaren, Droguen und Kolonialwaren; auch Woll-, Vieh- und Getreidehandel; zu den Messen kommen jedesmal 25—27000 ständige Verkäufer und eine noch viel größere Zahl von Besuchern (oft 35000 an einem Tage); Zentrum des deutschen Buchhandels und Sitz der bedeutendsten Buchhändlerfirmen; große Druckereien, Schriftgießereien, lithographische und xylographische Anstalten; Industrie in Kammgarn, Zigarren, Musikinstrumenten, kleineren Maschinen, Parfümerieen 2c.; Börse, Buchhändlerbörse, starker Speditions- und Kommissionshandel. **Chemnitz**, 138000 Einw., eine der lebhaftesten deutschen Fabrikstädte: Baumwollspinnerei und Weberei; Fabrikation von Möbel- und Kleiderstoffen, Tischdecken, Samt; Zeugdruck, Färberei, Strumpfwaren; sehr bedeutender Maschinenbau und chemische Industrie. In der Umgebung noch starke Strumpfwarenfabrikation. Weißwarenindustrie in **Plauen**, 47000 Einw. Wollindustrie vorzugsweise in **Meerane**, 22000 Einw. **Bautzen**, 21000 Einw. **Zittau**, 25000 Einw., und **Groß-Schönau**, wichtigste Plätze für Lüstres, Damast und Drell. **Meißen**, berühmte Porzellanfabrik. **Freiberg**, 28000 Einw., alte Bergstadt mit bedeutenden Silbergruben und Hüttenwerken. **Annaberg** und das benachbarte **Buchholz**, Paramente. Die erzgebirgische Spitzenmanufaktur, von etwa 30—40000 Arbeitern betrieben, hat ihre Mittelpunkte in **Eibenstock**, **Schönheide** und **Schneeberg**. **Zwickau**, 44000 Einw., inmitten reicher Kohlenlager; starke Steinkohlenproduktion (40 Mill. Zentner), Eisenwerk Marienhütte, chem. Glasindustrie 2c.

3. Königreich Bayern.

75865 qkm und 5,5 Mill. (1890) Einw. Gehört teils zur süddeutschen Hochebene, teils zu den fränkischen Hügellandschaften und dem Rheinthal. Wichtigste schiffbare Flüsse: Donau, Inn, Rhein und Main. In den Alpen und längs der böhmischen Grenze, sowie im Rhöngebiet, viel steriles Bergland, sonst fruchtbar; in der Rheinpfalz reiches Wein- und Gartenland. Bevölkerung mäßig dicht; Ackerbau Haupterwerbszweig. Getreide, Hopfen, Wein und Tabak (Rheinpfalz), Vieh, Viehprodukte und Holz im Gebirge sind die Hauptprodukte. Bergbau wenig; Steinkohlen in der Rheinpfalz, Eisen in Oberpfalz und Pfalz, Graphit bei Passau, Solenhofer Platten. Industrie nur an einzelnen Plätzen; ganze Industriebezirke giebt es nicht. Hauptgegenstände der Ausfuhr sind Landesprodukte. Verkehrsmittel: Staatseisenbahnnetz von 4800 km, in der Rheinpfalz über 800 km Privatbahnen.

München, 349000 Einw., an der Isar; fabriziert Bier, Maschinen, Instrumente. Hauptplatz des süddeutschen Getreidehandels. Blühendes Kunstleben. Börse, Getreidebörse. Der Kreis Oberbayern industriell bedeutungslos; Salinen in **Berchtesgaden** und **Reichenhall**; Kohlengruben in **Miesbach**, **Penzberg**, **Peißenberg**. In den Alpen Holzindustrie. **Augsburg**, 75000 Einw., großartige Baumwollspinnereien, Kattundruck, Leinwand-, Seidenwaren- und Maschinenfabriken. Geld- und Wechselplatz; Durchgangshandel nach der Schweiz und Italien. Börse. **Kempten**, 15000 Einw., und **Kaufbeuren**, beide mit lebhafter Baumwollspinnerei. **Lindau**, Hafenplatz im Bodensee mit Dampferverbindung nach allen Bodenseeplätzen und starkem Transithandel (Getreide) nach der Schweiz. **Landshut**, 18000 Einw., Holz- und Getreidehandel. **Passau**, 16000 Einw., an der Donau, Schiffbau, Donauhandel, Graphitindustrie. **Straubing**, 12600 Einw., starker Getreide- und Viehhandel. **Regensburg**, 37000 Einw., an der Donau, eine der ältesten deutschen Handelsstädte, treibt Schiffbau, Holz- und Getreidehandel, Donauschiffahrt. **Amberg**, 19000 Einw., in der Nähe das große Eisenwerk **Maximilianshütte**. **Nürnberg**, 142000 Einw., alte Industrie- und Handelsstadt, fabriziert Spiel- und Galanteriewaren, leonische Waren, Bleistifte, chemische Artikel, Eisenbahnwaggons. Handel in Hopfen, Kolonialwaren, Landesprodukten. Geld- und Wechselplatz; Spedition. **Fürth**, 43000 Einw., starke Fabrikation von Spiegeln und Nürnberger Kurzwaren. **Erlangen**, 17000 Einw., Baumwollspinnerei und Bierbrauerei. **Solenhofen** liefert die besten Lithographie-

steine der Welt. **Bayreuth**, 24000 Einw., Baumwollindustrie. **Bamberg**, 35000 Einw., bedeutende Gärtnerei, Handel mit Gemüse, Obst, Landesprodukten, Schiffahrt auf Regnitz und Ludwigskanal. **Hof**, 24000 Einw., Baumwollspinnerei. **Würzburg**, 61000 Einw., starker Weinbau, Weinhandel, verschiedene Industrieen, Mainschiffahrt. Handel in Landesprodukten. **Schweinfurt**, 12000 Einw., Farbfabriken, Schiffbau, Mainschiffahrt. Im benachbarten **Oberzell** berühmte Schnellpressenfabrik. **Aschaffenburg**, 13000 Einw., berühmte Buntpapierfabrikation. **Speyer**, 17000 Einw., Freihafen am Rhein, handelt mit Tabak und Pfälzer Weinen. **Ludwigshafen**, 28000 Einw., Rheinhandel, Schiffahrt, Chemische und Farbfabriken (Anilin und Alizarin). **Neustadt** an der Hardt, 13000 Einw., Kattunfabrik und verschiedene andere Industrieen, Handel. **Pirmasens**, Schuhwaren für den Export. **Zweibrücken**, Baumwollindustrie. **St. Ingbert**, wichtige Kohlengruben, Eisenwerke.

4. Königreich Württemberg,

19504 qkm und 2 Mill. Einw. (1890). Meist Hügel- und Bergland mit schönen und fruchtbaren Thälern. Sehr thätige Bevölkerung von mittlerer Dichtigkeit. Haupterwerbszweige Ackerbau und Viehzucht; starker Weinbau in den größeren Thälern; auch viel Obst- und Gartengewächse; Flachs, Hanf. Das Mineralreich liefert Salz und Eisen. Die Industrie am lebhaftesten im Neckarthal und in der Hauptstadt. Aus dem Schwarzwalde kommen Uhren und Holz zur Ausfuhr; auch andere Waldprodukte. Eisenbahnen 1648 km, fast nur Staatsbahnen. Flüsse Donau, Rems und Neckar, auf letzterem lebhafter Holztransport; Bodenseedampfschiffahrt.

Stuttgart, 139000 Einw., Haupt- und Residenzstadt, lebhaft aufblühend, mit rasch zunehmender Industrie, vorzugsweise in Luxusgegenständen: Musikinstrumenten, Bijouterie, Kunstblumen, Ledergalanterie; Schokolade- und Konditoreiwarenfabriken, Möbel; aber auch Baumwoll-, Woll- und Seidenindustrie, Maschinen u. a.; starker Buchhandel, große Druckereien und xylographische Anstalten. Kunstschule. Auch Indigo- und Droguenhandel. Farbfabriken. Handelsgärtnereien. Brauereien. Börse, Industrie- und Landesproduktenbörse; Tuchmessen, Pferdemärkte. — **Cannstatt** am Neckar, 20000 Einw., namhafter Kommissions- und Speditionshandel; Neckarschiffahrt; verschiedene Industrieen. **Eßlingen**, 22000 Einw., am Neckar, lebhafte Industriestadt: Kammgarnspinnerei, Maschinenbau, Möbelfabriken, Blech-, Holz- und Lederwarenfabrikation, Schaumweinfabriken u. s. w.; Weinbau und Weinhandel. **Ludwigsburg**, 17000 Einw., berühmte Orgelfabrik; große Zichorienfabrik, Blechwarenfabrikation 2c. **Heilbronn**, 29000 Einw., am Neckar, bedeutender Industrieplatz und wichtigste Handelsstadt Württembergs mit großartiger Papierfabrikation, Hauptsitz des Neckarhandels. Verkehr in Steinkohlen, Wein, Holz- und Kolonialwaren. Kettenschiffahrt. **Schwäbisch Gmünd**, 16000 Einw., mit großartiger Bijouterie- und Silberwarenindustrie. **Aalen**, Mittelpunkt der württemb. Eisenindustrie, deren größtes Werk in **Wasseralfingen**. **Reutlingen**, 18000 Einw., sehr industriell; Woll- und Tuchfabriken, Gerberei, Spinnerei; Obst- und Weinbau und Obsthandel. **Schwenningen**, Hauptsitz der schwarzwälder Uhrenfabriken. Kleinere Industrieplätze des Schwarzwaldkreises sind noch **Pfullingen**, **Tuttlingen**, **Schramberg**, **Rottweil** (Pulverfabrik), **Sulz**, **Calw** mit blühender Strumpfweberei, **Ebingen**, **Balingen**, **Oberndorf** (Gewehrfabrik u. a.). **Ulm**, 36000 Einw., ehedem eine der bedeutendsten deutschen Handelsstädte (Ulmer Geld geht durch alle Welt); jetzt wieder neuerdings aufblühend; Gemüsebau (Spargel); verschiedene Industrieen, lebhafter Produkten- und Speditionshandel. Andere Industrieplätze: **Heidenheim**, **Giengen** a. d. Brenz, **Bietigheim**, **Geislingen**, **Göppingen**, **Biberach**, **Ravensburg**, **Kuchen** und andere Orte des Filsthals, **Friedrichshafen** am Bodensee, wichtiger Speditionsplatz; Trajektverkehr nach der Schweiz. Große Salinen: **Schwäbisch Hall** mit dem Steinsalzwerk **Wilhelmsglück**, **Friedrichshall** bei Jagstfeld, **Clemenshall** bei Offenau, **Wilhelmshall** bei Rottenmünster, **Sulz** am Neckar.

5. Großherzogtum Baden,

15081 qkm und (1890) $1_{,6}$ Mill. Einw. Im Osten und Südosten Bergland, waldreich aber fruchtbar; im Westen das reichgesegnete Rheinthal. Die Bevölkerung von mittlerer Dichtigkeit. Unter den Produkten der Landwirtschaft Getreide, Hanf, Hülsenfrüchte, Tabak wichtig; starker Weinbau; Holz aus dem Schwarzwalde. Das Mineralreich liefert Salz und Zink. Industrie nur an einzelnen Plätzen. Wasserstraßen bieten Rhein, Neckar; der Bodensee im Süden. Holztransport auf den kleineren Flüssen des Schwarzwaldes. Eisenbahnen 1394 km.

Karlsruhe, unweit des Rheins, 73000 Einw., Maschinenfabriken und andere Industrieen, Handel. **Mannheim**, 79000 Einw., am Rhein, Haupthandelsplatz des Landes. Rheindampfschiffahrt; starker Handel mit Tabak, Wein, Holz, Getreide 2c.; Spedition; Fabriken. **Waghäusel**, großartige Zuckerfabrik. **Heidelberg**, 31000 Einw., am Neckar. Handel mit Tabak und Wein, Fabriken, Neckarschiffahrt. **Bruchsal**, Weinbau und Getreidehandel. **Pforzheim**, 29000 Einw., bedeutendster Industrieplatz des Landes. Hauptsächlich Bijouterie für den Weltmarkt, Leder-, Eisen-, Gold- und Silberwaren, Chemikalien, Papier u. a. Handel mit Holz, Wein, Vieh. **Freiburg** im Breisgau, 48000 Einw., Haupthandelsplatz für den Schwarzwald; Fabriken. **Lahr**, 10000 Einw., Tabak- und Zichorienfabrik. **Furtwangen**, **Triberg**, **Lenzkirch**, **Villingen**, Uhrenindustrie. **Konstanz**, 16000 Einw., am Bodensee; Industrie; Bodenseeschiffahrt.

6. Großherzogtum Hessen,

7681 qkm, 992000 Einw., teils Hügelland, teils Rheinebene; fruchtbar und waldreich (Odenwald, Vogelsberg); von Rhein, Main und Neckar bewässert. Bodenprodukte: Wein, Getreide, Tabak, Obst u. a. Mineralien: Eisen, Braunkohlen, Mangan. Lebhafte Industrie. Als Verkehrswege dienen die genannten Flüsse; dazu 1023 km Eisenbahnen.

Darmstadt, 55000 Einw., industrielle Stadt, fabriziert Maschinen, Chemikalien, Gold- und Silberwaren, Tabakwaren u. a. Handel in Sämereien u. s. f. **Offenbach**, 35000 Einw., am Main; sehr lebhafte Industrie in Portefeuillewaren, Reiseutensilien; auch Metallindustrie und verschiedene andere Industrieen. **Mainz**, 71000 Einw., Festung und Freihafen am Rhein; bedeutende Rheinschiffahrt; Handel in Holz, Wein, Getreide; berühmte Möbel- und Lederwarenindustrie. **Bingen**, Rheinschiffahrt; Weinhandel. **Worms**, 25000 Einw., alte Stadt; Rheinschiffahrt; Weinbau u. -handel, Brauerschule.

7. Mecklenburg-Schwerin, Großherzogtum,

13172 qkm mit 578000 Einw., Flachland an der Ostseeküste, mit zahlreichen Binnenwassern, spärlich

bevölkert, erzeugt Getreide, Hülsenfrüchte, Rüben, Flachs, Vieh, vorzügliche Pferde, Geflügel, Torf, Braunkohlen und Salz. Heringsfischerei. Außer Schiffbau wenig Industrie. Verkehrsmittel: Ostseeschiffahrt, Elbe, 974 km Bahnen. Lebhafter Seehandel.

Schwerin, 33000 Einw., am gleichnamigen See. Geringe Industrie; Landesproduktenhandel. **Wismar**, an der Ostsee, besitzt über 50 eigene Schiffe, exportiert Vieh, Wolle, Getreide. **Rostock**, 44000 Einw., Seehafen an der Warnow, mit 337 eigenen Schiffen, treibt starken Seehandel, Schiffbau, Lederfabriken, Fischerei. Woll- und Viehmärkte. **Güstrow**, großer Wollmarkt. **Boitzenburg**, Handel mit Hamburg; Elbschiffahrt.

8. Mecklenburg-Strelitz. Großherzogtum,

2929 qkm mit 97000 Einw. Flaches, spärlich bevölkertes Ländchen mit vorzugsweise landwirtschaftlicher Produktion. 48 km Eisenbahnen.

Neu-Strelitz und die kleineren Orte **Neubrandenburg** und **Friedland** treiben Handel mit Landesprodukten.

9. Großherzogtum Oldenburg,

6423 qkm und 354000 Einw. Flachland an der Nordseeküste, teils Moor- und Heidelandschaft, teils fruchtbare Marschen. Landwirtschaftliche Produkte; vorzügliches Rindvieh; Torf, Seesalz; Industrie unbedeutend; Schiffbau; in Birkenfeld Eisen- und Gesteinindustrie. Verkehrsmittel: Weser, Hunte und Nordseeschiffahrt; 391 km Eisenbahnen.

Oldenburg, 21000 Einw., an der schiffbaren Hunte, gewerbfleißig, treibt Schiffbau, Handel mit Pferden und Landesprodukten, Fischerei. **Brake**, Freihafen an der Weser, treibt Schiffbau, exportiert Getreide, Vieh, Wolle. **Elsfleth**, kleiner Seehafen an der Weser, treibt Schiffahrt. **Jever**, durch Kanal mit dem Jahdebusen verbunden, treibt Seehandel. **Varel**, Eißengießereien; Schiffswerfte. **Oberstein** und **Idar** am Fuß des Idarwaldes treiben eine alte und berühmte Achatindustrie.

10. Herzogtum Braunschweig,

3690 qkm mit 403000 Einw., teils Flachland, teils Berg- und Hügelland mit mittlerer Volksdichtigkeit; gut angebaut. Vorzugsweise landwirtschaftliche Produktion; auch Eisen, Silber, Blei, Kupfer, Braunkohle; in einigen Städten lebhafte Industrie. Verkehrsmittel: Weserschiffahrt. 137 km Eisenbahnen.

Braunschweig, 101000 Einw., an der Ocker, alte Hansestadt. Die Industrie neuerdings im Aufschwunge; berühmte Fleischwaren; starker Transithandel, Buchhandel. Großer Wollmarkt, 2 Messen, die früher zu den bedeutendsten in Deutschland gehörten. **Wolfenbüttel**, Gemüsebau, Landesproduktenhandel. **Holzminden** an der Weser, gewerbfleißig; Handel nach Bremen. Dampfschiffahrt. **Blankenburg** und **Rübeland** am Harz, Berg- und Hüttenindustrie.

11. Herzogtum Anhalt,

2294 qkm, 271000 Einw. Meist fruchtbares Flachland; gegen den Harz zu Bergland. Reichliche landwirtschaftliche Produktion; Bergbau auf Eisen, Braunkohlen, Blei, Kalisalze. Chemische Industrie und Hüttenwerke: Zuckerfabriken.

Dessau, 34000 Einw., Rübenzuckerfabr.; Getreide- und Wollhandel. **Köthen**, **Bernburg** und **Zerbst** treiben Tabak- und Rübenzuckerfabrikation. **Ballenstedt**, Tuchfabrikation. **Harzgerode**, Bergbau, **Mägdesprung**, Hüttenwerk.

12. Fürstentum Lippe-Detmold,

1215 qkm, 128000 Einw. Vorzugsweise landwirtschaftliche Produktion.

Detmold, 8000 Einw. Landstädtchen.

13. Fürstentum Schaumburg-Lippe,

340 qkm 39000 Einw. Haupterwerb: Landwirtschaft.

Bückeburg, 5200 Einw., geringe Industrie.

14. Fürstentum Waldeck,

1121 qkm mit 57000 Einw., waldreich; Landbau.

Arolsen, 2400 Einw., Eisenhütte. **Pyrmont**, 4600 Einw. Berühmte Stahlquellen.

15. u. 16. Fürstentümer Reuß,

1142 qkm mit 181000 Einw., Hügelland, waldreich; dicht bevölkert, gut angebaut, liefert Eisen, Salz Braunkohle. Lebhafte Industrie.

Greiz, 20000 Einw., fabriziert Damenkleiderstoffe. Kammgarnspinnerei u. s. f. **Gera**, 39000 Einw., aufblühende Industriestadt; Wollwaren, Färberei, Kattundruck und viele andere Werke vertreten. Lebhafter Kommissions- und Speditionshandel. Kleinere Industrieplätze sind: **Lobenstein**, **Zeulenroda**, **Köstritz**.

17. Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach,

3595 qkm mit 326000 Einw. Meist Berg- und Hügelland; waldreich und fruchtbar. Vorzugsweise landwirtschaftliche Produktion. 296 km Eisenbahn.

Weimar, 24000 Einw., Woll- und Getreidehandel. Regsames Kunstleben. **Apolda**, 20000 Einw., aufblühend und gewerbfleißig. Strumpfwaren. **Jena**, Universitätsstadt, 13000 Einw., Obst- und Holzhandel. **Eisenach**, 21000 Einw., Kammgarnspinnerei, Wollweberei. Kleinere Industrieplätze: **Buttstadt**, **Neustadt**, **Ilmenau**, **Weida**.

18. Herzogtum Sachsen-Meiningen-Hildburghausen,

2468 qkm mit 223000 Einw. Hügelland; waldreich; vorzugsweise landwirtschaftliche Produktion; auch Steinkohlen, Eisen, Salz, verschiedene nutzbare Gesteine. 275 km Eisenbahnen.

Meiningen, 12000 Einw., Tabakfabrikation. **Hildburghausen**, Papiermaché-, Tuch- und Maschinenfabrikation. **Sonneberg**, Zentrum eines industriellen Bezirkes, der berühmte Spiel- und Holzwaren fabriziert und weithin versendet. Kleinere Industrieplätze: **Pößneck**, **Lauscha**, **Gräfenthal**, **Saalfeld**.

19. Herzogtümer Sachsen-Koburg u. Gotha,

1956 qkm mit 206000 Einw. Berglandschaft mit fruchtbaren Thälern. Haupterwerb Landbau, Viehzucht, Forstwirtschaft; wenig Bergbau.

Gotha, 29000 Einw., geschätzte Wurstwaren, erster Platz der Welt für Landkarten (geogr. Institut von Perthes), Sitz berühmter Versicherungsanstalten. **Waltershausen**, **Ruhla**, **Zella**, kleinere gewerbfleißige Orte. **Koburg**, 17000 Einw., Wollweberei, Färberei, Brauereien.

20. Herzogtum Sachsen-Altenburg,

1324 qkm mit 170000 Einw. Sehr fruchtbares Hügelland mit wohlhabender Bauernschaft. Vorzügliches Vieh; Braunkohle. 33 km Eisenbahnen.

Altenburg, 31000 Einw., Getreidehandel, Pferde-

märkte, verschiedene Industrieen. **Meuselwitz, Ronneburg, Eisenberg, Schmölln, Kahla, Rode** sind kleinere gewerbliche Orte.

21. Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt,

940 qkm mit 85000 Einw. Fruchtbares Hügelland, waldreich; auch Bergprodukte.

Rudolstadt, 11000 Einw., gewerbfleißig. Desgleichen **Frankenhausen, Stadt-Ilm.**

22. Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen,

862 qkm mit 75000 Einw. Berg- und Hügelland; Ackerbau, Forstkultur; auch Braunkohle.

Sondershausen, 6300 Einw., Getreidehandel, Bank. **Arnstadt**, 12000 Einw., gewerbfleißig; Gerberei und Brennerei, Handelsgärtnerei, Getreide- und Holzhandel.

23. Freie Stadt Hamburg,

414 qkm mit 622000 Einw., an der unteren Elbe, der erste See- und Handelsplatz des Deutschen Reiches, dritte Handelsstadt Europas. Stark besuchter Seehafen, großartige Warenlager, Verbindungen mit der ganzen Welt. Wert der Waren in den letzten Jahren 1700 Mill. Mark jährlich; vor den fünfziger Jahren nur 400 Mill. Haupteinfuhr: Kohle, Getreide, Wolle, Kolonialwaren, Seide, Guano, Felle, Edelmetalle. Zahlreiche Banken, Börse, Versicherungs- und Dampfschiffahrtsgesellschaften. Hauptverkehr nach Großbritannien; Dampfschiffverbindungen mit etwa 150 Dampfern nach allen wichtigen Seehäfen der Welt. Großartig namentlich der Dampferverkehr und die Auswanderung nach New-York. Nach dem Inneren Deutschlands sind die Linien nach Berlin, Magdeburg, Dresden, sowie nach Prag besonders lebhaft. Starker Schiffbau, schwunghafte Industrie (Zigarren, Zucker, Brauereien, Brennereien, Maschinenbau, Seilerei, Kupferschmelzen u. s. f.). Benachbarte Orte sind: **Bergedorf**, Mittelpunkt der fruchtbaren Vierlande, welche Obst, Gemüse 2c. liefern, **Cuxhafen**, abwärts an der Elbe, wertvoll als Winterhafen, wenn der Hamburger Hafen gefroren. Leuchtturm, Lotsenstation u. s. w. Große Hafenbauten.

24. Freie Stadt Bremen,

256 qkm mit 180000 Einw., an der Weser gelegen, 10 Meilen von deren Mündung, alte Hansestadt und zweite Handelsstadt Deutschlands, konkurriert in mancher Hinsicht mit Hamburg. Ebenfalls Freihafen. Handelsverbindungen nach Nordamerika, Großbritannien, Österreich, Rußland. Blühende Reederei. Starke Auswanderung. Besonders wichtig die Tabakeinfuhr. Dampfschiffahrtsgesellschaft des Norddeutschen Lloyd mit prachtvollen Schiffen; Herings- und Walfischfang; Dampferverbindungen nach allen Teilen der Welt. Starke Industrie in Tabak, Zucker, Bau und Ausrüstung von Schiffen. Mehrere Banken, Rbhst., Börse u. s. f. Wichtig der vorzüglich eingerichtete **Bremerhaven** an der Wesermündung, den größten Seeschiffen zugänglich.

25. Freie Stadt Lübeck,

299 qkm mit 76000 Einw., an der Trave, unweit deren Mündung in die Ostsee. Ihr Hafen **Travemünde** ist den größten Seeschiffen zugänglich. Lübeck, die Wiege der Hansa, steht zwar nicht mehr auf jener Höhe, die es im Mittelalter innehatte, vermittelt aber doch noch einen großen Teil des Verkehrs von Deutschland nach den Ostseeländern. Dampferverbindung nach den schwedischen, dänischen, russischen Häfen. Dampfschiffahrts- und Versicherungsgesellschaften, bedeutende Messen. Industrie in Bau und Ausrüstung von Schiffen, Tabak, Gerberei, Zuckersiederei u. s. f. Wert der Einfuhren ca. 80 Mill., Zahl der einlaufenden Schiffe gegen 1500.

26. Reichsland Elsaß-Lothringen,

14509 qkm und $1,_6$ Mill. Einw. Gesegnete, dichtbevölkerte Länder. Das Mineralreich liefert Stein- und Braunkohlen, Eisen, Asphalt u. a.; die Bodenkultur Wein, Weizen, Obst, Tabak und andere Handelspflanzen; die Waldungen Holz. Die Industrie steht im Oberelsaß auf höchster Stufe der Entwicklung: Woll-, Baumwoll- und Leinenspinnerei, Bleicherei, Färberei, Zeugdruck, Strumpfwirkerei, Gerberei, Eisen-, Glas- und Thonindustrie, Maschinenbau u. a. Als Verkehrsmittel dienen der Rhein, die Ill, der Rhein-Rhone-Kanal, der Rhein-Marne-Kanal mit dem Ill-Kanal und Breusch-Kanal; ferner ein Eisenbahnnetz von 1614 km.

Straßburg, 123000 Einw., am Rhein und der Ill. Lebhafte Tabakindustrie; fabriziert auch Tuch, Gewehre, Leder, Delikatessen, Bier, Luxuswaren u. a. Eisenbahnknotenpunkt. **Kolmar**, 30000 Einw., Baumwollspinnereien. **Schlettstadt**, 9100 Einw., Tuchindustrie. **Markirch**, 11000 Einw., Tuch- und Baumwollwarenindustrie. **Mülhausen**, 76000 Einw., berühmte Fabrikstadt, Zentrum der elsässischen und deutschen Baumwollindustrie. Großartige Kattunfabrikation, Färberei, Bleicherei; unübertroffener Zeugdruck; vorzügliche Musterzeichnung. Erste Firma „Dollfuß“. Andere lebhafte Industrieplätze der Reichslande sind noch: **Hagenau, Bischweiler, Gebweiler, Ensisheim, Thann, Altkirch, Saargemünd. Metz**, 60000 Einw., Woll- und Baumwollindustrie, Gerberei, Färberei, Eisen- und Kupferhütten.

Großbritannien und Irland.

Lage, Grenzen, Bodengliederung, Bewässerung, Bevölkerung. Die britischen Inseln, 314628 qkm umfassend, erfreuen sich einer äußerst günstigen Weltlage. Gegenüber den belebtesten europäischen Wasseradern, dem Rhein, der Elbe, der Schelde und der Seine, gegenüber den Seeküsten der blühendsten und thatkräftigsten europäischen Länder und von denselben nur durch den Kanal und die Nordsee getrennt, an den Ausgangspforten Europas gegen den atlantischen Ozean zu gelegen: so waren diese Inseln von vornherein zu Vermittlern des Weltverkehrs bestimmt.

Die britischen Flüsse können zwar bei der geringen Entfernung aller binnenländischen Punkte vom Meer keine beträchtliche Länge erreichen, sind aber wasserreich und meistens weit ins Innere hinein schiffbar; ihre Mündungen bilden häufig gute Häfen. Die Themse ist für die größten Seeschiffe bis Deptford aufwärts fahrbar, bis London-Brücke für solche von 300 Tonnen bei 12—14 Fuß Tiefe. Kanäle verbinden die Themse mit den wichtigsten Flüssen Englands. Außer der Themse sind in England Humber, Trent, Mersey und Severn für die Schiffahrt wichtig; in Schottland der Forth, Tay und Clyde, in Irland der Shannon u. a.

Zu diesen natürlichen Wasserstraßen kommen zahlreiche Kanäle, die meisten und wichtigsten in England. Durch die Eisenbahnen hat die Frequenz

der Kanäle keine besondere Einbuße erlitten. Die wichtigsten Kanäle sind: der Bridgewater-Kanal zwischen Liverpool und Manchester; der Grand-Trunk-Kanal zwischen Trent und Mersey, auch mit der Themse in Verbindung; der Oxford-Kanal zwischen Themse und Trent, der Birmingham- und Fareley-Kanal, sowie der Birmingham- und Worcester-Kanal; in Schottland der kaledonische Kanal, auch für Seeschiffe fahrbar; der Clyde-Kanal zwischen dem Clyde und dem Busen von Forth; der Union-Kanal vom Clyde-Kanal nach Edinburgh; in Irland: der Grand-Kanal mit Nebenkanälen, von Dublin nach dem Shannon, der Royal-Kanal, mit gleicher Richtung.

Die Gesamtbevölkerung der vereinigten Königreiche bestand 1891 aus 37,8 Mill. Seelen (mit allen Kolonieen ꝛc. 350 Mill.). Sie ist über das Land sehr ungleichmäßig verteilt, indem einzelne Industriebezirke außerordentlich dicht, Schottland teilweise sehr spärlich bevölkert ist. Die Zahl der großen Städte ist in keinem europäischen Lande so bedeutend.

Landwirtschaft. England zeichnet sich durch Milde, Gleichmäßigkeit und Feuchtigkeit seines Klimas aus. In Irland, wie an der Westküste von Großbritannien, sind feuchte Niederschläge häufig; Schottlands Klima wird beeinflußt durch die Nähe des Arktischen Meeres und gebirgige Bodenbeschaffenheit.

Verschieden geartet sind die landwirtschaftlichen Verhältnisse Großbritanniens gegenüber denen Irlands. In Großbritannien befindet sich zwar die Landwirtschaft auf einer sehr hohen Stufe; aber der angebaute Boden nimmt keine bedeutende Fläche ein, der Getreidebau steht hinter der Viehzucht zurück. Irland hat fruchtbaren Boden; aber die Art der Bewirtschaftung ist irrationell. Das System des Absentismus, welches in Irland herrscht, und schlechte Pachtverhältnisse haben den übelsten Einfluß auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse.

Die britische Getreideproduktion reicht bei weitem nicht zur Deckung des Bedarfes hin, daher bedeutende Einfuhren an Getreide aus Rußland, Norddeutschland und Nordamerika nötig sind.

Weizen vorzüglich im Südosten Englands gebaut; Gerste in Wales und dem nördlichen England; Roggen wird nur selten gebaut. Klee, Esparsette und Luzerne nehmen einen bedeutenden Teil des Bodens in Anspruch. Hafer bildet in Schottland das Hauptnahrungsmittel der Landbevölkerung, dagegen dienen in Irland Kartoffeln als landesübliches Nahrungsmittel. Weiße und andere Rüben (turnips) werden viel gebaut; Hülsenfrüchte und Gartengewächse von vortrefflicher Qualität; Hanf und Flachs in Irland und Schottland; Raps als Schaffutter; Hopfen in Kent; Karden und Safran in Essex; der Obstbau ist zwar im Süden ausgedehnt, doch werden aus Frankreich Obst und Gemüse importiert. Wein produziert Großbritannien nicht.

Viehzucht ist der am glänzendsten entwickelte Zweig der britischen Landwirtschaft, von keinem Lande der Welt übertroffen. Rindvieh, 10 Mill. Stück, zeichnet sich aus durch Mastfähigkeit, Milchreichtum, Arbeitskraft und Schönheit. Die lebhaftesten Viehmärkte sind in Salisbury; Käseproduktion in Cheshire, in Gloucester und in Leicester. Die Pferde, Gegenstand des Nationalstolzes, erfreuen sich der sorgfältigsten Behandlung. Die Schafe, 33 Mill. Stück, liefern gegen 120 Mill. Pfund Wolle. Man sieht weniger auf Wolle, als auf Fleisch; die Wollproduktion reicht für die inländische Industrie keineswegs aus. Die Schweinezucht ist gleichfalls nennenswert; Zahl der Tiere 3½ Mill. Stück. In Irland ist Cork Haupthandelsplatz für Schweinefleisch. Die Federviehzucht könnte ausgedehnter sein; Wild findet sich noch in den Parks.

Die Wälder, früher sehr ausgedehnt, sind in der neueren Zeit sehr zusammengeschwunden. In den königlichen Forsten werden viel Eichen nachgepflanzt; die englische Eiche aus Kent, Sussex und Surrey liefert immer noch das beste Schiffbauholz.

Fischfang. Sowohl die Binnenwässer, als die benachbarten Meeresteile sind reich an Fischen, die einen nicht unbedeutenden Teil der Bevölkerung den Fischfang als Haupterwerbszweig ergreifen lassen. Der Fischfang in der See ist weit wichtiger. Hauptartikel sind: Heringe, Pilchards, Makrelen, Sprotten, Flundern, Hummern, Austern. Etwa 30000 Boote.

Bergbau und Hüttenwesen. Nur ein so außerordentlicher Reichtum an unterirdischen Schätzen, wie ihn die britischen Inseln besitzen, konnte genügende Grundlage für eine so ausgedehnte Entwicklung des Großbetriebs werden. Der britische Bergsegen hat seine Fülle aus dem Altertume in die Gegenwart herübergebracht. Die englische Kohle beherrscht das Weltmeer. Aus den britischen Häfen geht sie nach Frankreich, Dänemark und Rußland, nach den Küstengegenden von Südeuropa und Afrika, selbst nach Ostindien und weiter. Geographisch sind die englischen Kohlenfelder glücklich situiert. Von der Gesamtproduktion werden ungefähr 10 % exportiert.

Die Eisenproduktion Englands hat großen Vorteil darin, daß die meisten Schmelzöfen und Hütten sich in nächster Nähe der großen Steinkohlenbecken befinden. Dazu kommt, daß sich im Laufe der Zeit die Arbeiterbevölkerung immer mehr in den Betriebszweig eingelebt hat. Staffordshire produziert fast den dritten Teil alles englischen Eisens; dann folgt Yorkshire, Derby, Lancashire, Cumberland, Somerset, Gloucester und Wiltshire. Schottland ist im Süden eisenreich.

Kupfer kommt in Cornwall und Devon vor; auch in Wales, Shropshire, Staffordshire, Cheshire, auf der Insel Man, in mehreren Grafschaften Irlands und beim Loch Tay in Schottland.

Bleiminen sind in Derbyshire seit den Tagen der Römer in Betrieb, seit dem 13. Jahrhundert auch in Wales und anderwärts. Hinsichtlich seines Zinnreichtums ist das Land heute noch unübertroffen; nur die ostindischen Inseln können darin mit England konkurrieren. Die Lagerstätten finden sich in Cornwall und Wales. Zinkerze werden in Cornwall und Devon und anderwärts gewonnen. Von sonstigen Mineralien sind noch die berühmten Graphitlager von Borrowdale, Stein-, Quell- und Seesalz zu erwähnen.

Industrie. Auf industriellem Gebiete ist England von keinem Lande der Welt erreicht. Ein natürlicher Grund dieser Superiorität liegt in dem Reichtum an Eisen und Kohle; ein anderer in der günstigen Weltlage, welche dem britischen Volke die Rohstoffe überseeischer Länder zugänglich machte. Hindernisse, die auf dem Kontinent sich der industriellen Entwicklung in den Weg stellten, sind in England früh beseitigt worden. Das Prinzip der Freizügigkeit fand dort längst seinen Eingang; mit dem System obrigkeitlicher Bevormundung und Regelung der Industrie hat man lange gebrochen; auch mit dem Schutz- und Prohibitivsystem.

Dazu kommt, daß die dem industriellen Fortschritt nötige Entwicklung des Handels, des Kredits und des Transportwesens in bewunderungswürdiger Weise Schritt hielt mit den Leistungen und Ansprüchen der Industrie.

Die Lage der industriellen Bevölkerung ist günstiger, als in irgend einem anderen Lande. Der englische Arbeiter und Handwerker verdient sich einen Lohn, der zu behäbiger Lebensweise ausreicht, und ist sogar im stande, Ersparnisse anzusammeln. Freilich arbeitet er dafür auch rascher und intensiver, als der kontinentale Arbeiter. Strikes sind in der englischen Arbeiterschaft heimisch; daneben zeigen sich auch fruchtbare und wohlthätige Einrichtungen.

Heutzutage beherrscht England in der Baumwollindustrie den Weltmarkt. Trotz der großen Zahl von Dampfmaschinen, die in dieser Branche arbeiten, beschäftigt dieselbe doch über 2 Millionen Menschen. Der Wert an exportierten Baumwollfabrikaten ist enorm. Hauptsitze der Baumwollindustrie sind Lancashire und Cheshire. Lancashire liefert $^2/_3$ der britischen Baumwollwaren und besitzt mehr Spindeln, als das übrige Europa und Nordamerika zusammen. In Lancashire ist es namentlich Manchester samt Nachbarstädten, wo sich die Baumwollindustrie der Welt konzentriert.

Die englische Wollindustrie findet kein hinreichendes Rohmaterial im Lande; daher Zufuhr auswärtiger Wolle. Wie die meisten britischen Industriezweige, ist auch die Wollindustrie in hohem Grade lokalisiert. Die Tuchfabrikation drängt sich in den Städten Leeds, Huddersfield und Stroud zusammen, die Worstedfabrikation in Yorkshire, ebendaselbst die Shoddyindustrie. In der Leinenindustrie wurden durch frühzeitige Anwendung von Maschinen große Fortschritte ermöglicht. Die Leinengewebe Irlands (Belfast) sind unübertroffen. Britisches Leinengarn nach allen Ländern exportiert.

Die Seidenindustrie ist im 14. Jahrhundert in England eingeführt worden, konnte aber erst seit der Aufhebung des Einfuhrverbots von Seidenwaren (1824) und Ermäßigung des Einfuhrzolles auf rohe Seide rechten Aufschwung nehmen.

Die Verarbeitung von Metallen ist in ausgezeichneter Weise betrieben. Übertroffen wird England nur in einigen Zweigen von Deutschland. Die gröbsten Eisenwaren, Schienen, Schiffsanker und dergl., wie die feinsten Stahl-, Silber- und Goldwaren, Instrumente und dergl. finden eine bewunderungswürdige Vollkommenheit. Man nimmt an, daß jährlich für 9 Mill. Pfd. St. Eisen und für 7 Mill. Pfd. St. andere Metalle verarbeitet werden. Es mögen sich etwa 300000 Menschen mit der Verarbeitung von Metallen beschäftigen.

Auch diese Industrie ist stark lokalisiert. Birmingham ist für sie der Hauptsitz.

Von anderen britischen Industrieen sind noch rühmenswert die Fabrikation von Leder, Papier, Thon- und Porzellanwaren (Staffordshire), Glas, Bier (Porter und Ale), Seife (Windsor), Hüten, Zucker, Branntwein, Luxuswagen rc. Sehr bedeutender Schiffbau.

Handel. Großbritannien dominiert im Welthandel; über den Umfang des inländischen Handels sind Nachweise nicht zu erhalten. Nur annähernd kann man auf diesen Umfang aus der rastlosen Thätigkeit der Verkehrswerkzeuge, aus der Frequenz der Eisenbahnen und aus der großartigen Entwicklung des Kredits schließen. Der inländische Handel kennt keinerlei Hindernisse.

Die wichtigsten Gegenstände des inländischen Handels sind Steinkohle, Getreide, Metalle, Vieh, Baumwolle, Kolonialwaren, Thee und dergl.

Der auswärtige Handel ist in beständiger Steigerung begriffen. Die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr sind: Getreide, Kolonialwaren, Spinnstoffe, tierische Nahrungsmittel, Bau- und Nutzholz, Chemikalien und Droguen, Sämereien und Früchte, Haar, Häute und Leder, gegorene Getränke, Droguen, Zünd-, Farbwaren, Harze, Fette, Öle, rohe Metalle. In der Ausfuhr stehen Baumwollgewebe obenan, dann folgen Metalle, Metallwaren, Kohle, Wollgewebe. Unter den Ländern, mit welchen Großbritannien handelt, geht der stärkste Verkehr nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich, Ostindien, Deutschland, den Niederlanden, Rußland, Belgien, China, den nordamerikanischen Kolonieen, Ägypten. Ostindien sendet hauptsächlich Spinnstoffe, Reis, Farbstoffe, Thee und überhaupt Rohprodukte. Die beträchtliche Einfuhr aus Frankreich bringt zumeist Seide und Seidenwaren sowie Spirituosen; die Einfuhr aus Deutschland liefert Holz, Getreide, Vieh u. andere Nahrung; aus den Vereinigten Staaten kommen Baumwolle und Weizen, aus China Thee und Seide, aus Rußland Weizen und Holz, aus Australien Wolle.

Die Handelspolitik ist entschieden Freihandelspolitik; man kennt keine Schutzzölle, nur hohe Finanzzölle. Rohtabak, Spirituosen, Thee, Zucker und Wein liefern die größten Zollerträgnisse.

Das englische Handelsrecht ist Produkt der Gewohnheit und Gelegenheit, nur wenig durch Gesetze geregelt. Die neuere Gesetzgebung ist sehr regsam, namentlich bezüglich des Bankwesens, der Konkursgesetze, der Aktiengesellschaften, des Frachtund Eisenbahnwesens.

Verkehrsmittel. In Bezug auf sie steht das britische Volk unübertroffen da. Eisenbahnen, Posten, Kanäle, Seeschiffahrt und Telegraphen bilden ein zusammenhängendes, organisch aus der Geschichte der englischen Volkswirtschaft herausgewachsenes Ganze.

Das britische Eisenbahnnetz erscheint als ein geradezu sinnverwirrendes Durcheinander von Linien, in welchem ein System von Hauptlinien, von Gruppen und Hauptknotenpunkten zu entdecken fast unmöglich scheint. 1891 standen 32494 km im Betrieb.

Das vorzügliche britische Postwesen hat seit Jahrzehnten anderen Ländern als Musteranstalt gedient. Der Postverkehr ist stets steigend, so daß jetzt schon über 18800 Postannahmestellen bestehen.

Die Telegraphen, welche bis dahin meist Privateigentum waren, wurden 1870 vom Staat übernommen; sie zählen 7627 Bureaux, 52000 km Linien und 312648 km Draht. Zahlreiche unterseeische Leitungen vermitteln den Verkehr nach auswärts.

Die britische Handelsflotte wird jetzt, was Tüchtigkeit der Bemannung betrifft, von der deutschen übertroffen; hinsichtlich der Konstruktion der Schiffsmodelle stehen die Nordamerikaner höher; aber die Mehrzahl des britischen Volkes denkt und fühlt seemännisch und betrachtet das Weltmeer als britische Domäne; in Hafeneinrichtungen, in Unternehmungen für Bau und Ausrüstung von Schiffen ist England unübertroffen.

Die britische Handelsflotte betrug 1891 im ganzen 13181 registrierte Segelschiffe und 7410 Dampfer. Hierzu kommen noch über 12000 Segelschiffe in den britischen Kolonieen. Großbritannien übertrifft demnach alle anderen Länder an Zahl und Größe der Schiffe; zahlreiche Dampfschiffkurse verbinden es mit allen wichtigeren Seeplätzen der Welt.

Schiffsbau wird an der Themse, dem Clyde, Humber, Wear, Mersey und Severn getrieben. Sunderland, London, Southampton, Bristol, Hull, Glasgow stehen darin obenan. Man hat sich in England zuerst genötigt gesehen, statt des Holzes Eisen bei der Schiffskonstruktion zu verwenden. Die Zahl der in den letzten Jahren neu erbauten Schiffe beträgt jährlich gegen 1000; außerdem werden auch fortwährend auf englischen Werften Dampfschiffe für Rechnung fremder Länder gebaut. Hierzu kommt noch die große Zahl der in den britischen Kolonieen erbauten Schiffe.

Kredit und Bankwesen. Der Kredit hat in keinem Lande der Welt eine so großartige Entwicklung genommen wie in England.

Die Bank von England ist unter allen Kreditinstituten der Welt das erste und hat sich diese Stellung trotz mancher Krisen rühmlichst erhalten. Neben den Geschäften des Handelsverkehrs besorgt sie auch Geschäfte für die Regierung. Privatbanken und Aktienbanken bestehen neben der Bank von England in großer Zahl und haben einen sehr günstigen Aufschwung genommen, selbst ohne Ausgabe von Banknoten. Die Banken selbst rechnen untereinander täglich durch das Clearing House ab, und man schätzt den jährlichen Umsatz dieses Instituts auf 1900 Mill. Pfd. St.

Die schottischen Banken haben neben den englischen eine gesonderte Entwicklung genommen und besonders das Depositengeschäft und das Sparkassengeschäft sehr kultiviert. In Irland ist die irländische Nationalbank das wichtigste Institut.

Die einzelnen Handelsplätze.

I. England mit Wales.

England zerfällt in 52 Grafschaften, davon 12 in Wales. In folgendem sind bloß jene Grafschaften (Shires, Counties) aufgeführt, welche wichtigere Handelsplätze enthalten. London selbst gehört in drei Grafschaften, Middlessex, Surrey und Kent.

London mit $4{,}_2$ Mill. Einw., die größte und volkreichste Stadt der Erde, an beiden Ufern der Themse, welche hier 600—900 Fuß breit ist, hat eine Ausdehnung von 15—20 km Durchmesser, etwa $^1/_2$ Mill. Häuser. Eigentliches Herz von London und Sitz des modernen Weltverkehrs ist die City auf dem linken Themse-Ufer. London vereinigt politisches, kaufmännisches und industrielles Leben wie keine andere Stadt. In manchen Industrieen steht sie allen Städten der Welt voran; besonders wichtig die Brauereien, Brennereien und Zuckerfabrikation, Fabrikation von Maschinen, Werkzeugen und Instrumenten. Schiffbau beschäftigt die Bevölkerung ganzer Stadtteile; auch chemische, Porzellan- und Lederfabriken, Seifensiedereien; Juwelierarbeiten und Modewaren, Schuhwerk, Luxuswaren u. dergl. sind berühmt.

Von den zahlreichen Bankinstituten ist die Bank von England als wichtigste schon genannt; daneben verdienen die Bank von Australien, die von Britisch Nordamerika, die Orientalische Bank, die Kolonial-Bank u. s. w., rühmliche Erwähnung; dazu zahlreiche Aktiengesellschaften für Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Fabriken, Bergwerke und Versicherungswesen; der sogenannte Lloyd, eine Gesellschaft für Versicherung und Seewesen; die verschiedenen Verrechnungshäuser; das Trinity-House (für Sicherheitsanstalten zur See); die königliche Börse (für Waren, Wechsel und Reederei), die Stock-Börse (für Staatspapiere und Aktien), die Kornbörse und die Kohlenbörse. Für den Viktualienhandel sind besonders wichtig der große Fleischmarkt und der Fischmarkt. Blühender Kohlenhandel. Verkehrsmittel hat London in bewunderungswürdiger Weise ausgebildet. Mittelpunkt des Londoner Eisenbahnverkehrs sind die Bahnhöfe von Cannon-Street und von Charing-Croß. Eine ganze Reihe von Eisenbahnstationen befinden sich teils in der Stadt, teils an der Peripherie derselben, und die Bahnen laufen sowohl auf Viadukten als auch unter den Häusern entlang. Auf der Themse verkehren zahlreiche Dampfboote, in den Straßen ca. 1400 Omnibus und 8000 Droschken. Geradezu riesenhafte Thätigkeit entwickelt das Londoner Hauptpostamt. Die elektrische Telegraphie findet im Londoner Stadtverkehr ausgedehnteste Anwendung und hat über die Dächer der Stadt weg Drähte überall hin geleitet, dazwischen 200 städtische Telegraphen-Stationen errichtet. Durch das Reuter'sche Telegraphenbureau wurde London auch Zentrum der Welttelegraphie. Seehafen von London ist die Themse unterhalb der London-Brücke und erstreckt sich von da stromabwärts 38 km bis Gravesend. Das Hafenleben konzentriert sich in den weltberühmten London er Docks. 12000 Schiffe finden bequem Platz; daneben kolossale Warenhäuser und Lagerplätze. In den Docks werden die Frachten der einlaufenden Schiffe sofort versteuert oder bleiben in den Lagerhäusern unverzollt.

In **Kent**: **Greenwich**, am Ufer der Themse, Vorstadt von London, Maschinenfabrikation und Eisengießereien, Schiffswerften und Seilerbahnen. **Woolwich**, an der Themse, großartiges Arsenal; die kgl. Schiffswerften bilden den Bauplatz der britischen Panzerschiffe; viele Werkstätten und Docks. **Gravesend**, an der Themse, Betrieb von Fischfang und Gemüsebau. Lebhafter Ver-

kehr mit London. **Chatham**, an der Themse, im Besitze aller für den Schiffbau nötigen Anstalten. **Canterbury**, lebhafter Getreide-, Hopfen- und Wollhandel, Korn- und Hopfenbörsen. **Ramsgate**, treibt Schiffbau, Seilerei, Fischerei. **Dover**, berühmt durch seine internationale Lage an der schmalsten Stelle des britisch-französischen Kanals; lebhafter Personen-, Post- und Telegraphenverkehr von und nach dem Kontinent. **Folkestone**, am Kanal; großartiger Eisenbahnviadukt bei der Stadt; starker Verkehr mit Boulogne (Frankreich).

In **Sussex: Brighton**, eine kommerziell wichtige Stadt, 115000 Einw.

In **Hampshire: Portsmouth**, 159000 Einw., bedeutender Handelsplatz, erster britischer Kriegshafen. Unübertroffen die ausgedehnten Schiffswerften in Bezug auf alle für den Schiffbau nötigen Anstalten. Reederei. Berühmte Reede von **Spithead**, Exerzierplatz der britischen Kriegsflotte. **Southampton**, 65000 Einw., weltberühmter Seeplatz, hat Zuckerfabriken, Wagenfabriken und Schiffbau, bemerkenswert als Station der britischen und anderer aus allen Weltgegenden hier eintreffenden Postdampfer, auch bedeutende Reederei, Ausfuhr britischer Gewerbewaren und Einfuhr von Seide, Kolonialwaren, Tabak und Wolle. Insel **Wight**, ein Platz regen Seelebens. Auf ihr mehrere Ortschaften mit ansehnlicher Reederei, Hummern- und Austernfang.

In **Berkshire: Reading**, Fabrikation von Leinwand, Seidenbändern, Stecknadeln, Eisengießerei, Bau kleiner Schiffe, lebhafter Handel.

In **Somersetshire: Bath**, 51000 Einw., mit berühmter Papierfabrikation und heißen Quellen.

In **Devonshire: Exeter**, mit ansehnlicher Reederei. **Plymouth**, 84000 Einw., und **Devonport**, 54000 Einw. Plymouth, starker Kriegshafen, fabriziert Segeltuch, Zucker, Glas, Seife, Stärke; in Devonport vorzüglich Schiffbau, großartige Arsenale und Werften. Bedeutende Reederei. Dampfschiffahrten nach allen wichtigen britischen Seehäfen.

In **Cornwall: Truro**, mit Eisenindustrie, Schmelzhütten u. Porzellanfabrikation. **Falmouth**, Handelsstadt.

In **Gloucestershire: Gloucester**, a. Severn, Seifen- u. Messerschmiedwarenfabrik., wichtiger Viehhandel. **Cheltenham**, mit sehr besuchten Mineralquellen. **Bristol**, 221000 Einw., sehr wichtiger Seeplatz. Fabriken für Glas, Seife, Tabakwaren, Wachstuch, Zucker, Eisenwaren, Thonwaren, Teppiche, Farben und Hüte, ansehnliche Brauereien, Brennereien, Eisengießereien, berühmte Leder- und Sattlerwaren und die sog. Bristoler Diamanten (unechte Schmuckwaren). Regsamer Schiffbau. Sehr blühender Seehandel nach auswärtigen Ländern. Einfuhrartikel: Tabak, Rohzucker, Spirituosen und Wein, Thee, Kakao, Holz, Talg, Wolle und Häute; Ausfuhrartikel: Eisen und Eisenwaren. Berühmt seine heißen Mineralquellen.

In **Shropshire: Shrewsbury**, Eisenindustrie und Flachsspinnerei.

In **Cheshire: Chester**, treibt vorzugsweise Küstenhandel; hat Schiffswerfte, Seilerbahnen, chemische Fabriken, Seifensiedereien, eine Schrotfabrik, Gerbereien und Tabakfabriken. **Birkenhead**, 99000 Einw., mit tiefen, großen Docks, zahlreichen Werften zum Kalfatern der Schiffe; Reederei und Handel sind eine Pertinenz von Liverpool. **Stockport**, 59500 Einw., ein Hauptsitz der britischen Baumwollindustrie in allen Zweigen, Fabrikation von Seidenwaren, Garnen, Hüten, Bürsten, Maschinen, Eisen- und Messingwaren, Webeschiffen.

In **Staffordshire: Stocke upon Trent**, ausgedehnte Fabrikation von Thon- und Porzellanwaren. **Longton**, arbeitet in derselben Branche. **Wolverhampton**, 82000 Einw., sehr thätiger englischer Industrieplatz; Fabrikation von Eisenwaren, als: Feuerungsgeräte, Schlosserwaren, Gewehren, Schrauben, Messerwaren u. dergl., ferner von verzinnten Waren, Messingwaren, Papiermaché, Chemikalien, Seilerwaren und Leder. Nennenswerte Börse.

In **Warwickshire: Birmingham**, 429000 Einw., einer der größten Industrieplätze der Welt, als Produktionsplatz von Metallwaren unübertroffen. Lieferung aller Erzeugnisse aus Metall, und zwar aus Gold, Silber, Stahl, Eisen, Kupfer, Bronze und Messing, auch Glas. Bis ins kleinste durchgeführte Arbeitsteilung; jeder Artikel hat seine eigenen Werkstätten und Arbeiter. Eiserne Geräte für Handwerker, wie für den Haus- und landwirtschaftlichen Gebrauch, Maschinen und dergl. werden in großen Mengen geliefert. Hervorragende Fabrikation von blanken Waffen, Nadeln, Springfedern, Stahlfedern, Metallknöpfen, Bijouteriewaren, großartige Glasindustrie.

In **Suffolk: Ipswich**, 57000 Einw., an dem Seeschiffen zugänglichen Orwell. Am Flusse Quais und Docks. Kornhandel, Schiffswerfte, regelmäßige Dampfschiffkurse; unterseeischer Telegraph nach Haag.

In **Norfolk: Norwich**, 101000 Einw. An Stelle der früheren Tuchindustrie jetzt Seiden- und Worstedfabrikation. Getreidehandel. **Great Yarmouth**, am Ufer des Yarn, Schiffen bis zu 200 Tons zugänglich, mit 600 Seeschiffen. Küstenhandel; Herings-, Makrelenfang. Kornbörse, Schiffswerfte. Segeltuch, Seilerwaren.

In **Northamptonshire: Northampton**, 61000 Einw. Fabrikation von Schuhwaren, Spitzen, Eisen- u. Messingwaren, Malz und Leder; Kornbörse.

In **Leicester: Leicester**, 143000 Einw. Schafwollenproduktion. Hauptsitz der britischen Strumpfwirkerei.

In **Derbyshire: Derby**, 94000 Einw.; Werkstätten der Midland-Bahn. Seiden-, Strumpf-, Porzellanfabriken.

In **Nottinghamshire: Nottingham**, 212000 Einw. Industrieplatz, Börse und Kornbörse.

In **Lincolnshire: Lincoln**. Große Pferdemärkte. Handel in Korn, Kohlen und Holz.

In **Lancashire: Preston**, 108000 Einw., von 120 Baumwollenfabriken umgeben, kleinen Schiffen zugänglich. Küstenhandel. **Blackburn**, 120000 Einw., Baumwollfabriken. **Rochdale**, 72000 Einw., Flanell-, Woll- und Kattunfabrikation, Maschinenbau, Eisen- u. Messingindustrie. Glänzende Entwickelung des Associationswesens. **Oldham**, 131000 Einw. Fabriken für Baumwoll-, Seiden- und Wollwaren mit über 100 Dampfmaschinen. **Manchester**, mit dem gegenüberliegenden **Salford** eine Stadt, 505000 Einw. Dem Handel dienen eine großartige Börse, eine große Kornbörse, 12 Markthallen, eine Anzahl von Banken u. a. Ungeheure Arbeitsthätigkeit auf industriellem Gebiete: Baumwollfabriken, Maschinenfabriken, Sägemühlen, Gießereien, Färbereien, kleine Stahlwarenfabriken. Den Kern riesenhafter Thätigkeit von Manchester bildet die Baumwollindustrie. In einem Umkreise von 12 Meilen liegen 280 Städte und Dörfer mit Baumwollindustrie. Hier ist der Kattun Beherrscher aller Interessen. Eine Reihe sinnreicher Erfindungen sind von hier ausgegangen; tausendfingerig arbeitet hier die Maschine. **Liverpool**, 518000 Einw., am Ausfluß des Mersey in die irische See, nebst London der erste Seehafen der Welt, eine der großartigsten Werkstätten des modernen Welthandels. Die Länge der gesamten Docks beträgt $4^1/_2$ Meilen; an ihnen konzentriert sich das Geschäftsleben der Stadt. Leben und Reichtum verdankt Liverpool seinem überaus großartigen Handel und der Seeschiffahrt. Die Stadt ist die einzige, die in Bezug auf Großartigkeit des Handels mit London rivalisieren kann, ja letzteres in mancher Hinsicht übertrifft. Handel mit überseeischen Waren. Vier Fünftel des englischen Handels mit den Vereinigten Staaten gehen über Liverpool; auch Verkehr mit Südamerika, Westindien, Ostindien und China. Die Exporte umfassen hauptsächlich Baumwollstoffe und Garne, Woll-, Leinen- und

Seidenwaren, Produkte der britischen Metallindustrie, Salz, Kohlen und Thonwaren. Die Einfuhr bringt vor allem Baumwolle. Größter Baumwollenmarkt der Erde. Die Reederei von Liverpool ist die erste der Welt, großartiger als die Londoner. Größter Auswandererseehafen in Großbritannien. Personen- und Postdampferverkehr. Es gibt keinen nennenswerten Hafen der Welt, der nicht mit Liverpool in Dampferverbindung gebracht wäre. Die hervorragendsten Dampfschiffahrtsunternehmungen der Welt haben hier ihren Hauptsitz oder Agenturen. Zur Hebung des Verkehrs sind musterhaft vertreten: Börse, Banken, Assekuranzgesellschaften u. s. f.

In **Yorkshire: York**, 66000 Einw., Industrie. **Hull (Kingston upon Hull)**, 200000 Einw., einer der thätigsten britischen Seeplätze. Flachsindustrie, Seilerbahnen, Dampfmaschinen, Baumwollwaren, Ketten, Anker, Zucker, Thonwaren. Wichtiger ist der Handel, unterstützt durch etwa 580 Schiffe, hauptsächlich nach den Nordsee- und Ostseeländern. Direkte Dampfschiffsverbindungen nach allen wichtigeren Häfen der Nord- und Ostsee. Schiffbau. Walfischfahrer. **Leeds**, 368000 Einw., Eisenbahnzentrum, Hauptsitz der britischen Tuch- und Wollenstoffindustrie, welche auch die ganze Umgebung beherrscht. **Bradford**, 216000 Einw., neben Leeds ein Hauptsitz der Wollindustrie. In der Nähe Eisenwerke und Kohlengruben. **Halifax**, 83000 Einw., nächst Leeds und Bradford der wichtigste Platz der Woll- und Worstedindustrie. **Huddersfield**, 95000 Einw., ebenfalls ein Hauptsitz der Wollindustrie. **Sheffield**, 325000 Einw., in der Nähe ergiebiger Eisen- und Kohlengruben, war schon im 13. Jahrhundert wegen Messerwaren berühmt, jetzt der erste Platz der Erde für Schneidewerkzeuge, als: Messer, Scheren, Gabeln, Sägen, Sensen, Handwerkszeug. Die Stahlproduktion von Sheffield ist kaum irgendwo in England übertroffen. Auch plattierte Waren, Nickelsilberwaren, Messingwaren, optische Instrumente, Knöpfe, Dampfmaschinen, Eisengußwaren.

In **Durham: Sunderland**, 131000 Einw., Seestadt an der Mündung des Wear. Die Docks neu und geräumig. Erster Platz in Großbritannien für den Schiffbau, exportiert Schiffsausrüstungsgegenstände. **South Shields**, 78000 Einw., an der Mündung des Tyne mit Schiffswerften und nahezu 300 eigenen Schiffen, welche Kohlen exportieren. **Gateshead**, 86000 Einw., mit Eisengießereien, Anker- und Kettenschmieden, Schiffswerften, Kohlengruben.

In **Northumberland: Newcastle upon Tyne**, 186000 Einw., am linken Ufer des Tyne. Erster Platz in Großbritannien für den Steinkohlenhandel; von etwa 640 Schiffen, welche der dortigen Reederei gehören, ist der größte Teil mit dem Steinkohlenexport beschäftigt. Auch Eisen- und Maschinenexport. **North Shields**, Marktstädtchen, an der Mündung des Tyne, mit Schiffswerften, Seilerbahnen, Ankerschmieden, Thon- und Salzindustrie. Hauptgegenstand des Exports die Steinkohle.

In **Glamorganshire (Wales): Cardiff**, 128000 Einw., bedeutender Seehandel nach dem Auslande. Export von Eisenwaren und Steinkohlen. **Merthyr Tydfil**, 58000 Einw., schmutzige Industriestadt, Zentrum des Eisen- und Kohlendistriktes von Südwales. **Swansea**, 90000 Einw., mit Hafen und schönen Docks, Kupferschmelzen, Eisengießereien, Zinkwerken, Schiffswerften, Seilerbahnen; Thonwaren, 150 Seeschiffe, Küstenhandel.

II. Schottland

(mit 33 Grafschaften, dazu die Orkney- und Shetland-Inseln).

In **Edinburghshire: Edinburgh**, 263000 Einw., wunderschön gelegen, keine Fabriks- oder Handelsstadt, aber Zentrum des geistigen und politischen Lebens für das schottische Volk. Blühender Buchhandel, Börse, Kornhalle. Zahlreiche Bahnlinien, Schiffahrt vom benachbarten Leith aus dienen dem Verkehr. **Leith**, 68000 Einw., Seehafen von Edinburgh. Ansehnliche nasse Docks zur Aufnahme der Schiffe, mehrere Werften u. s. f. mit 180 Seeschiffen. Handel nach dem Auslande wie nach den britischen Küsten. 500 Fischerboote arbeiten in der Umgebung. In **Lanarkshire: Glasgow**, 566000 Einw., kommerziell und industriell die bedeutendste Stadt Schottlands, an beiden Ufern des Clyde. Bevölkerung zum größten Teile Arbeiter. Glasgow ist eine der hervorragendsten Industriestädte der Welt, begünstigt durch die Nähe großer Eisen- und Kohlenlager. Wichtig namentlich die Baumwollspinnerei und Weberei, Woll-, Worsted-, Jute- und Seidenindustrie. Maschinen- und Schiffbau ist weltberühmt, namentlich die Werfte für den Bau eiserner Schiffe. Chemische Industrie, Glas- und Thonindustrie, Zuckerfabrikation. Nicht weniger bedeutend ist Glasgow als Handelsstadt. Unterstützt durch zahlreiche Bahnlinien und Kanäle und durch den für große Seeschiffe fahrbaren Clyde hat sich Glasgow zu einer der ersten europäischen Handelsstädte aufgeschwungen, exportiert Produkte der eigenen Industrie, 2c. Mit dem Handel und der Industrie hat sich die Reederei ausgedehnt und vervollkommnet. 892 Seeschiffe, worunter 389 Dampfer. Dampfschiffahrt. 10 Eisenbahnlinien gehen von hier aus.

In **Renfrewshire: Paisley**, 66000 Einw., Schiffen bis zu 180 Tons zugänglich. Blühende Industrie in Baumwollwaren. **Greenock**, 63000 Einw., am Clyde, fabriziert eiserne Schiffe, Segeltuch und Seilerwaren, Zucker, Maschinen. Der Hafen ist den größten Schiffen zugänglich. Verkehr nach dem Auslande. Küstenhandel.

In **Perthshire: Perth**, am Tay, Zentrum von 5 Eisenbahnlinien mit Flachsfabriken und etwa 60 eigenen Schiffen. Küstenhandel.

In **Forfarshire** oder **Angus: Dundee**, 156000 Einw., Hauptsitz des Leinwandhandels in Großbritannien; starker Verkehr mit dem Auslande, lebhafter Küstenhandel. Hauptexportartikel ist Leinwand.

In **Aberdeenshire: Aberdeen**, 124000 Einw., Leinwand-, Wollen- und Baumwollfabrikation, Maschinen-, Papier-, Seifen- und Kerzenfabrikation, Gerbereien, Seilerei, Eisengießerei. Große Hafenanlagen, Docks und Schiffswerfte; Schiffsbau und Reederei; große Seefischerei (Grönlandfahrer).

Die **Orkney-Inseln (Orkaden)**, von 49 27 bewohnt.

Die **Shetland-Inseln**, 117 Inseln, davon 30 bewohnt; Hauptbeschäftigung: Viehzucht und Fischfang.

III. Irland

(enthält 4 Provinzen: Leinster, Munster, Connaught und Ulster, mit zus. 32 Grafschaften).

In **Leinster: Dublin**, 255000 Einw., an der Mündung des Liffeyflusses. Schöne Quais. Große Docks mit Warenhäusern umbaut. Die Industrie war früher blühender. Berühmte Produkte der Dubliner Industrie: Porter und Whisky. Maschinenbau, Luxuswagen, Eisenschiffe, chemische Fabriken, Eisengießereien. Ansehnliche Reederei; Küstenhandel. Bank von Irland, Börse, Stock- und Kornbörse u. a. Dublin auch Ausgangspunkt der irischen Bahnen. **Kingstown**, Seestädtchen mit Hafen, maritime Vorstadt von Dublin. **Cork**, 75000 Einw., Schiffen von 600 Tons noch zugänglich; exportiert Butter, Fleisch und Speck. **Limerick**, fabriziert Angelhaken, Handschuhe, Spitzen; exportiert Viktualien. **Belfast**, 256000 Einw., der erste Industrieplatz Irlands. Leinenindustrie und Leinwandhandel. Über 30 Flachsspinnereien mit etwa 500000 Spindeln, viele Webereien, große

Fabriken für Baumwollwaren, große Seilerbahnen, Segeltuchfabriken 2c. Docks, Dampferfahrten nach England und Schottland; Leinwandhalle u. a. **Londonderry**, betreibt besonders Flachsspinnerei und Küstenhandel.

IV. Inseln in den britischen Meeren.

Insel Man, Bergbaudistrikt. Silber, Blei, Zink, Eisen, Kupfer. 53400 Einw.

Die **Kanalinseln: Jersey**, Acker- und Obstkultur. Reederei und Fischfang. **Guernsey**, Weizenkultur, Obstbau. Alderneyküge. Schiffahrt und Fischerei. Jersey und Guernsey haben zusammen 87000 Einwohner.

V. Die auswärtigen Besitzungen.

$9{,}_6$ Mill. engl. Quadr.-Meilen oder $24{,}_9$ Mill. qkm mit über 312 Mill. Einw. Hierher gehören:

In Europa: Gibraltar und Malta.

In Nordamerika: Ober- und Unterkanada, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland, Neufundland, Brit. Kolumbia, Vancouvers Insel, Prinz Edwards Insel, Hudsonsbai-Länder, Manitoba und das Nordwest-Territorium.

In Mittel- und Südamerika: Bermudas-, Bahamas-, Turks- und Kaikos-Inseln, Jamaika, Jungfern-Inseln, Tortola, St. Christopher, (St. Kitts), Angilla, Nevis, Antigua, Montserrat, Dominika, St. Lucia, St. Vincent, Barbadoes, Grenada, Tabago, Trinidad, Britisch Honduras, Britisch Guyana und Falkland-Inseln. Zus. in Amerika $8{,}_7$ Mill. qkm mit $6{,}_7$ Mill. Einw.

In Afrika zus. $2{,}_7$ Mill. qkm mit $6{,}_4$ Mill. Einw. Bestandteile: Kap, Griqualand West, Natal, Mauritius, Ascension, St. Helena, Gambia, Sierra Leone, Goldküste, ehemals holländische Besitzungen, Lagos 2c.

In Australien zus. $8{,}_2$ Mill. qkm und etwa $4{,}_5$ Mill. Einw. Bestandteile: der australische Kontinent, Tasmanien, Neuseeland u. Norfolk-Inseln u. a.

In Asien zus. $5{,}_2$ Mill. qkm mit $294{,}_5$ Mill. Einw. Bestandteile: Indien, britisch Birma, Hongkong, Labuan, Straits Settlements, Cypern.

(Ausführlicheres bei Besprechung der einzelnen Weltteile und entsprechenden Länder.)

= Frankreich. =

Größe, Lage, Bodengestaltung 2c. Das Gebiet der Republik umfaßt jetzt 536408 qkm in 87 Departements, in vorzüglicher Weltlage; im Norden leichte Seeverbindung mit ganz Nordeuropa; im Westen der Atlantische Ozean für den Verkehr mit transozeanischen Ländern; im Süden gefahrlose Verbindung mit ganz Südeuropa; die festländischen Nachbarn alte Kulturvölker.

Die Bevölkerung Frankreichs ist in den letzten 20 Jahren fast gleich geblieben, hat in manchen Teilen sogar abgenommen und nur in den größeren Industriestädten zugenommen. Sie betrug 38343192 Seelen im Jahre 1891.

Landwirtschaft 2c. Frankreich ist nicht geradezu Ackerbaustaat, aber die Bodenproduktion nimmt eine gebührende Stellung ein. Die Verhältnisse des Grundbesitzes sind durch die Revolution wesentlich umgestaltet, der Grundbesitz zerstückelt worden. Der Boden ist gut angebaut, nur kleine Gebiete unfruchtbar. Die Gesamtproduktion ist im Steigen. Getreide wird mehr eingeführt als ausgeführt. Der wichtigste Einfuhrplatz ist Marseille. Weizen hat die übrigen Getreidearten verdrängt. Außerdem sind Hafer, Gerste, Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Zuckerrübe, Ölpflanze, Gespinnstpflanzen, Hopfen, die Kastanie, die Olive im südlichen Frankreich, der Maulbeerbaum im südlichen Frankreich wichtig. Hervorragend der Weinbau. Kein Land der Erde besitzt ihn in so ausgedehntem Maße und zieht so großen Gewinn daraus. In Frankreich leben 2 Mill. Menschen vom Weinbau; nur 9 Departements entbehren ihn. Qualität und Quantität der Ernten sind ungemein verschieden. Erwähnenswert sind die Champagnerweine, bes. um Rheims. Die Bordeaux-Weine, aus der Umgebung der Stadt Bordeaux und weiteren Umkreisen, werden nebst den Champagner-Weinen am meisten exportiert; Burgunder-Weine liefert das südliche Frankreich. Tabak ist ein Staatsmonopol, nur in 9 Departements angebaut und schlecht; ferner ist der Krapp, Waid, verschiedene Farbenpflanzen, Trüffeln und anderes zu erwähnen. Die Gartenkultur steht auf hoher Stufe und exportiert Blumen und Früchte. Waldwirtschaft weder ausgedehnt noch gut. Im ganzen sind etwa 8 Mill. Hektar mit Wald bestanden. Die Viehzucht deckt nicht den eigenen Bedarf; das nördliche Frankreich ist reich an Vieh. Ebenso ist das normannische und das Percheron-Pferd rühmlich bekannt. Die Rindviehzucht ist stark im Zunehmen, trotz lebhaften Imports aus den Niederlanden, Deutschland und Schweiz. Die Wollproduktion reicht nicht hin; starke Einfuhr aus Südamerika und Australien; lebhafte Geflügel- und Kaninchenzucht.

Die Fischerei wird noch von den französischen Seeplätzen lebhaft betrieben; Heringsfang, Sardellenfang und Thunfischfang; auch die Flußfischerei.

Bergbau. Gesetzlich ist der Staat Eigentümer der nutzbaren Mineralien unter der Erde; die Bergwerksunternehmer werden mit den Grubenfeldern belehnt. Die wichtigsten Produkte sind Kohlen und Eisen; an anderen Fossilien wird nur wenig gewonnen.

Die Steinkohle verteilt sich auf eine große Zahl kleiner Kohlenbecken, in 45 Departements verteilt. Die bedeutendste Produktion entwickeln die Departements: Nord, Gard, Saone et Loire, Pas de Calais, Rhonemündungen, Herault; Calvados, Nord, Isère, Mayenne und Sarthe enthalten Braunkohlen. Die Produktion reicht nicht aus für den Bedarf, so daß Frankreich Kohlen importieren muß, aus England, Belgien und Deutschland.

Die Eisenbergwerke Frankreichs sind zahlreich und bedeutend, leiden aber an dem Übelstande, daß sie von den Kohlenbecken weit entfernt liegen und daher der Betrieb der Gruben wie die Verhüttung der Erze bedeutend verteuert werden.

Industrie. Seit 1791 herrscht das Prinzip der Gewerbefreiheit, welches neben den Talenten

und dem Fleiß der Franzosen das meiste zur Hebung der französischen Industrie beitrug. Die hervorragendsten Zweige der französischen Industrie sind: die Wollindustrie, in feinen Stoffen unübertroffen; sehr bedeutend auch die Färberei; in der Fabrikation von Tuchen ist Frankreich von anderen Ländern überholt. Mittelpunkt für die Modestofffabrikation ist Elboeuf; Flanelle in der Umgebung von Rheims; unübertroffen ist Frankreich in Merinos, Tibets, Mousselins de laine und Kaschemir. Bezüglich der Damenkleiderstoffe und der Shawls ist Frankreich in Muster und Kolorit fast unerreicht, in letzterer Hinsicht nur von Indien übertroffen. Die Seidenindustrie, ebenfalls hervorragend, beherrscht den Weltmarkt und setzt alljährlich etwa 1500 Mill. Frank um. Rohseide wird aus Italien, der Schweiz und China importiert. Seidenweberei in den Departements an der Rhone, in und um Lyon; was Vielseitigkeit der Artikel, Vortrefflichkeit der Arbeit, Schönheit der Farbe, Geschmack und künstlerische Durchführung betrifft, unerreicht. Hohe Ausbildung der Musterzeichnung, Spezialisierung. Die Baumwollindustrie wird nur von der englischen übertroffen; sie ist hauptsächlich in den nördlichen Provinzen vertreten; ihre Waren zeichnen sich durch geschmackvolle und elegante Muster, schöne Farbe und saubere Durchführung aus. Andere berühmte Zweige der Industrie sind: Spitzenfabrikation (Alençon); Stickerei; Strumpfwirkerei; Bekleidungsindustrie, in welcher Paris die Weltmode beherrscht; die Leinenindustrie, wo die häusliche Beschäftigung immer mehr durch die Maschine verdrängt wird; die Lederindustrie, teilweise von höchster Eleganz; Fabrikation von Hüten, fertiger Beschuhung, von Mode- und Putzartikeln; Metallwarenindustrie mit höchst geschmackvollen Galanterie- und Gußwaren; Maschinenbau, am großartigsten in den Werken des Creuzot, keramische Industrie mit vorzüglicher Porzellanfabrikation, Glas- und Krystallwarenfabrikation u. s. w., endlich die Fabrikation von Chemikalien, Parfümerieen, Papier, Nahrungsmitteln (Branntwein und Rübenzucker).

Rühmenswert noch die sogenannten Pariser Fabrikate: Bijouterie- u. Tabletteriewaren, Gold-, Silber- und leonische Waren, Kinderspielwaren, Lackwaren, Papierwaren, Möbel, Schmucksachen, Zünd-, Portefeuillewaren.

Die gesamte industrielle Produktions Frankreichs wurde vor dem Verluste von Elsaß-Lothringen auf einen Jahreswert von 11000 Mill. geschätzt.

Handel. Der inländische Handel dürfte etwa 30—40 Milliarden betragen. Aufschluß über seinen Umfang geben die bedeutende Binnenschiffahrt; ferner der Eisenbahnverkehr; die Küstenschiffahrt, die Accisen oder Stadtzölle (octrois). Ein weiterer Anhaltspunkt sind die Märkte. Diese haben viel von ihrer früheren Wichtigkeit verloren.

Viel genauer ist die Kenntnis vom auswärtigen Handel. Nächst Großbritannien und den Vereinigten Staaten entwickelt Frankreich unter den Staaten der Erde die größte Handelsthätigkeit. Die Grundlagen derselben sind die reiche eigene Produktion an Rohstoffen und Industrieartikeln, günstige Weltlage, ausgebreitete Verkehrsmittel, rationelles Geld- und Kreditsystem; auch der bedeutende politische Einfluß des Landes, seine Land- und Seemacht; der französische Kolonialbesitz. In der Zeit von 1827—1860 hat der Generalhandel Frankreichs mit seinen Kolonieen und dem Auslande eine Zunahme von 500 % erfahren. Am lebhaftesten ist der Verkehr mit England, Belgien, Deutschland, Italien, der Schweiz und den Vereinigten Staaten. Die wichtigsten Artikel der Einfuhr sind im Durchschnitt längerer Jahre: Seide, Getreide, Wolle, Steinkohlen, Baumwolle, Häute, Tiere, Holz und dergl.; bei der Ausfuhr die Produkte der französischen Industrie, namentlich Seide und Seidenwaren, Wollwaren, Wein, kurze Waren u. dgl.

Verkehrsmittel. Dieselben sind durchgängig vorzüglich entwickelt. An Eisenbahnen standen im Jahre 1891 im Betrieb 34600 km Hauptbahnen, 3273 km Lokalbahnen. Die wichtigsten Bahnlinien Frankreichs sind:

1. Pariser Gürtelbahn.
2. Die Nordbahn beherrscht die internationalen Linien zwischen Calais und Paris, sowie zwischen Belgien und Paris.
3. Die Westbahn hat ihr Gebiet an der Seine abwärts, in der Normandie und der Bretagne. Ihre wichtigste Linie ist die von Paris nach Havre de Grace.
4. Die Orleansbahn reicht von Paris in südwestlicher Richtung nach der Loire und Garonne.
5. Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn dominiert im Stromgebiete der Rhone, in der Provence, im Grenzverkehr gegen die Schweiz und Italien, zwischen Paris u. dem Mittelländischen Meere.
6. Die Südbahn ist die einzige unter den großen Bahnen, welche nicht von Paris ausgeht.
7. Die Ostbahn ist zwar nicht so umfangreich, wie die größten der französischen Bahnkomplexe; aber ihre Linien liegen in einem Teile Frankreichs, welcher in Bezug auf Volksdichtigkeit, Bodenfruchtbarkeit, industrielle und kommerzielle Entwicklung in allererster Reihe steht; sie tragen den großen internationalen Verkehr von Paris nach Deutschland 2c.

Für die Binnenschiffahrt sind die Seine, die Loire, die Garonne, die Rhone und die Marne besonders wichtig. Die wichtigsten Kanäle sind:

1. Der Kanal von Languedoc (Kanal du Midi) welcher Garonne und Mittelmeer verbindet.
2. Der Kanal von Toulouse nach Agde und Narbonne.
3. Der Kanal du Centre (Kanal von Digoin), von Digoin an der Loire nach Chalons an der Saone.
4. Der Kanal von Bourgogne, verbindet die Saone mit der Seine vermittelst der Yonne.
5. Der Rhein-Rhone-Kanal, von welchem 142 km nach Deutschland kommen, verbindet die genannten Flüsse mittelst Saone und Doubs.
6. Der Ardennen-Kanal, der die Maas mit der Aisne verbindet.
7. Der Sambre-Kanal, welcher die Sambre mit der Oise verbindet.
8. Der Rhein-Marne-Kanal, 302 km, wo-

von 102 an Deutschland gekommen sind, führt von Straßburg über Nancy und Bar le Duc nach Vitry.

9. Der Kanal von St. Quentin verbindet die Seine mit der Schelde.

10. Die Kanäle von Loing, von Briare und von Orleans, welche die Seine mit der Loire verbinden.

Für den französischen Schiffahrtsverkehr ist die Schiffahrt zwischen den französischen Häfen am wichtigsten. Die Handelsflotte steht nicht auf jener Höhe, welche den sonstigen Verhältnissen Frankreichs entspricht. Den französischen Schiffen mangelt die Solidität, und die Franzosen sind mittelmäßige Seeleute. Die Handelsmarine umfaßte im Jahre 1890 14128 Segelschiffe mit 440000 Tonnen und 1066 Dampfer mit 509000 Tonnen. Unter den fremden Flaggen sind im Schiffsverkehr die deutschen stark zunehmend, sonst stehen England und Italien obenan. Regelmäßige Dampfschiffkurse führen nach allen wichtigeren Seeplätzen der Welt.

Das Postwesen ist vorzüglich eingerichtet, die Korrespondenz stetig im Zunehmen.

Die Telegraphie ist Regierungsanstalt, in der letzten Zeit sehr ausgedehnt worden, so daß jetzt schon über 6600 Staatsbureaux bestehen, die Länge der Linien beträgt 88000 km.

Unter den Kreditanstalten behauptet den ersten Rang die Bank von Frankreich, in der Zeit der Revolution gegründet (Jahr 8). Sie hat alle politischen und wirtschaftlichen Krisen glücklich überstanden.

Die wichtigsten Handels- und Industrieplätze sind: **Paris** mit 2448000 Einw., an beiden Ufern der Seine. Eine der ersten Industriestädte der Welt; seine Industrie zeichnet sich durch geschmackvolle Formen, durch unübertreffliche Eleganz und Geschicklichkeit der Ausführung aus. Die Waren werden nicht in großen Manufakturen, sondern hauptsächlich in kleinen Werkstätten produziert. Die wichtigsten Industriezweige sind: Fabrikation von Kleidungsstücken, Möbeln, Wagenbau und Sattlerei, Metallbearbeitung; Pariser Artikel (hauptsächlich Luxusgegenstände, Kunstblumen, Fächer u. dergl.); Buchdruckerei und Papierfabrikation; chemische Industrie. Spinnerei und Weberei haben ihre größeren Fabriken meistens außerhalb der Stadt gegründet; die Lederindustrie entwickelte sich hauptsächlich wegen der großen Mengen des in Paris geschlachteten Viehes. Große Anstrengung verursacht die Verproviantierung der Stadt, welche durch Verkaufshallen und Märkte, durch Zufuhr auf den Eisenbahnen wie auf der Seine bewerkstelligt wird. Im Handel der Stadt Paris ist die Börse zu erwähnen, wichtig nicht allein für das pariser, sondern für das ganze europäische Geschäftsleben. Unter den Ausfuhrartikeln stehen obenan: Seiden-, Wollengewebe, Mercerien (Nadeln, Zwirn, Schnüre, Knöpfe), Kleider und Beschuhung, Werkzeuge und Eisenwaren, Lederwaren, Papier, Bücher rc., Baumwollengewebe, Roh- und Flockseide, Leder, Gold- und Silberarbeiten, Parfümerieen, Hutfedern, Porzellan, Glas und Krystall, Pariser Artikel, Schnitzerei und Spielzeuge, Modewaren und künstliche Blumen, Möbel, Filzhüte, Maschinen. Für die Zufuhr nach Paris ist der Import von Holz, Kohlen, Getreide, Wein und Baumaterialien auf Schiffen von der oberen Seine wichtig. Auf der unteren Seine findet direkte Dampfschiffahrt von Paris nach London statt. Von den acht Bahnhöfen der Stadt verzweigen sich die Bahnen durch ganz Frankreich.

Außer Paris liegen im Departement der Seine: **St. Denis**, **Neuilly**, **Clichy**, **Boulogne-sur-Seine**, **Courbevoie**, **Vincennes**.

In den übrigen Departements: **Versailles**, 52000 Einw., Eisenbahnknotenpunkt mit sehr lebhaftem Verkehr nach Paris, gewerbfleißig. **St. Quentin**, 47000 Einw., gewerbreiche Stadt; feine Gewebe; Gaze und Kaschmirshawls. Baumwollspinnereien; bedeutender Handel. **Amiens**, 84000 Einw., Departementshauptstadt an der Somme. Die Industrie ist lebhaft und mannigfaltig. Zahlreiche Spinnereien, Färbereien, Walkereien; Handel in Wolle, Ölsaat, Korn. **Boulogne**, 45000 Einw., alte und schöne Seestadt, mit gutem Seehafen für Handelsschiffe, Entrepot; lebhafter Transithandel, Küstenhandel; eigene Industrie ziemlich mannigfach. Frequentes Seebad. Hauptdurchgangspunkt für den London-Pariser Personen- und Güterverkehr. **Calais**, weltbekannter Seeplatz am Kanal von Calais. Herings- und anderer Fischfang, nicht unbedeutende eigene Industrie. Hauptpunkt des Transithandels, des Eil- und Personenverkehrs. Verschiedene Projekte zu Tunnel- und Brückenbauten durch den Kanal. **Lille (Ryssel)**, 201000 Einw., Departementshauptstadt, berühmte Festung, eine der industriellsten Städte Frankreichs; Baumwoll- und Leinengespinnste, Webewaren verschiedener Art. Sehr beträchtlicher Handel. **Roubaix**, 115000 Einw., starke Industriethätigkeit in Woll-, Seiden- und Baumwollstoffen; bedeutender Handel. **Tourcoing**, 65000 Einw., 50—60 Fabriken für Woll- und Baumwollgewebe, 40 bis 50 Baumwoll- und Wollspinnereien, Teppichfabriken; starker Handel. **Dünkirchen (Dunkerque)**, 39000 Einw., Militärhafen, Entrepot, Fisch- und Austernfang. Schiffswerfte, Industrie; schwer zugängliche Reede; regelmäßige Dampfbootfahrten; Ausrüstung von Handelsfahrzeugen für die Kolonieen und Indien. **Valenciennes**, weltbekannte Fabrikation von Spitzen, Tülls, Battist, Stickereien u. dergl.; lebhafter Handel. **Epernay**, Hauptentrepot der Champagnerweine. **Rheims**, 104000 Einw., von Weinhügeln umgeben; Hauptentrepot f. Champagnerweine. **Troyes**, 50000 Einw., gewerbfleißig. **Nancy** 87000 Einw., Fabrikation von Stickereien, Wollzeugen, Mousselin, Watte rc. **Luneville**, Wollzeugfabrikation; bedeutender Handel mit Korn, Mehl, Hanf. **Besançon**, 56000 Einw., stark befestigte Stadt am Doubs; zahlreiche Fabriken; Mittelpunkt der Uhrenindustrie des Departements. **Maçon**, Departementshauptstadt an der Saone, fabriziert Uhren, Eisen-, Kupfer- und Messinggeräte, Wollzeuge, Leinwand, Samt; starker Handel mit Wein, Holz und Korn; Kupferschmelzhütten. **Creuzot**, Steinkohlenbergwerke, Hochöfen, Eisenhütten, Schmelzöfen, Maschinenbau, Fabrikation von Eisengeräten und Instrumenten. **Dijon**, 65000 Einw., sehr alte, reiche und schöne Stadt; 7 Jahrmärkte. **Orleans**, 64000 Einw., an der Loire; bedeutende Fabrikation von Woll- und Baumwolldecken, Wollzeugen; Handel mit Wein, Essig, Branntwein. **Blois**, alte, schön gebaute Stadt an der Loire, fabriziert geschätzten Essig; beträchtlicher Handel mit Wein, Bauholz, Faßdauben, Orleansbranntwein. **Chartres**, berühmte Pasteten; Getreidehandel. **Rouen**, 112000 Einw., am rechten Ufer der Seine; nach Paris eine der gewerbreichsten Städte des Landes; Mittelpunkt der Baumwollfabrikation, der sog. Rouener Artikel rc.; 5 Hochöfen und Eisenhütten; starker Handel mit Landesprodukten, Küsten- und auswärtiger Handel; Seestadt; der Hafen ist der Stadt gegenüber. **Elboeuf**, an der Seine; Tuchmanufaktur, Wollfärberei, Wollspinnerei. **Dieppe**, 19400 Einw., vorteilhaft gelegene Seestadt; Fabrikation von Elfenbeinartikeln; Küsten- und Ausfuhrhandel. **Le Havre**, 116000 Einw., an der Mündung der Seine, nach Marseille der bedeutendste Handelshafen Frankreichs; starker Handel mit den Ver-

einigten Staaten, Küstenhandel; Ausfuhr von Wein, Branntwein, Liqueur; Einfuhr von Baumwolle, Zucker, Kaffee, Thee, Indigo, Fellen, Kakao; Herings- und Stockfischfang; Dampfschiffkurse. **Alençon**, fabriziert berühmte Spitzen und Blonden, Tüll, Mousselin; starker Handel mit Leinwand. **Caën**, 45000 Einw., am Zusammenfluß der Orne und des Odon, die einen Hafen für Küstenschiffahrt bilden; zahlreiche Fabriken; bedeutende Schiffswerfte; Küstenschiffahrt. **Honfleur**, Seestadt an der Mündung der Seine, Havre gegenüber; Perlenfischerei; bedeutender Handel mit Nordholz, Steinkohlen. **Cherbourg**, am Kanal, mit 38000 Einw., Kriegshafen mit sehr starken Befestigungen; starker Fischfang; guter Hafen für 240 Handelsschiffe. **Laval**, 30000 Einw., berühmte Leinwandsfabrik; bedeutender Handel. **Le Mans**, 57000 Einw., starke Leinwandsfabrikation; Handel mit Rindvieh und Landesprodukten. **Angers**, 73000 Einw., 2 große Jahrmärkte; bedeutender Handel mit Korn, Mehl 2c. **Nantes**, 123000 Einw., große und schöne Seestadt am rechten Ufer der Loire; Schiffbau und Ausrüstung der Schiffe; Entrepot von Salz und Weinen; der Hafen der Stadt nach dem von Bordeaux der bedeutendste am Ozean. **St. Nazaire**, an der Loire, 30000 Einw., starker Küstenhandel. **Rennes**, 69000 Einw., schöne, sehr alte Stadt; lebhafte Industrie. **Saint Malo**, befestigte Seestadt; fabriziert Segeltuch, Seile, Winden, geteertes Leder für die Marine, Angeln, Fischerinstrumente; Schiffswerfte, Schmelzöfen für Eisen und Kupfer; Ausrüstungen für Indien, Stockfischfang, Küstenhandel; Handel in Weinen, Tabak, Bretagner Leinwand. **Lorient**, 42000 Einw., militärischer Hafen, Kriegsplatz, Werfte für Handelsschiffe; Küstenhandel. **St. Brieux**, Seestadt; sehr guter Hafen. **Morlaix**, Seestadt; befestigter Hafen; Entrepot ausländischer Waren; bedeutender Handel. **Niort**, Lederindustrie; Handel mit Vieh und Landesprodukten. **Poitiers**, 37000 Einw., fabriziert Tuch, Decken 2c.; starker Handel mit Landesprodukten. **Tours**, 60000 Einw., alte und reiche Stadt an der Loire; blühende Industrie; bedeutender Handel mit Branntwein, Wein. **Bourges**, 45000 Einw.; sehr lebhafter Handel mit Landesprodukten. **La Rochelle**, befestigter Seeplatz mit bedeutendem Hafen. **Rochefort**, befestigte Seestadt; Küstenhandel, Seefischsalzereien. **Angouleme**, an der Charente, 36000 Einw.; lebhafter Hafen. **Cognac**, an der Charente, produziert in großartigen Etablissements den berühmten, nach ihr benannten Branntwein. **Limoges**, 73000 Einw., gewerbfleißig; starker Handel mit Landesprodukten. **Clermont**, 50000 Einw., gewerbfleißig; starker Handel mit Wein, Getreide, Leder, Leinwand; Stapelplatz zwischen Bordeaux und Lyon. **Bordeaux**, 252000 Einw., alte, große, reiche Seestadt, in sehr vorteilhafter Lage am linken Ufer der Garonne; besitzt ein Entrepot, rüstet und versendet Schiffe für Amerika, Afrika, Indien; lebhafter Handel mit Korn, Mehl, Wein, Branntwein, Obst 2c.; Handelsmittelpunkt für einen großen Teil Mittel- und Südfrankreichs; unter den Ausfuhrartikeln hauptsächlich Wein, Weingeist, Branntwein; Einfuhr von Kolonialwaren, Zucker, Holz, Getreide, Häute. **Perigueur**, 31000 Einw., berühmt durch Trüffeln, Truthühner, Trüffelpasteten. **Montauban**, Spinnereien, Färbereien, Schmelzhütten; bedeutender Handel mit Landesprodukten. **Pau**, 33000 Einw., Fabrikation und Handel mit Leinwand; starker Handel mit Weinen. **Bayonne**, fabriziert geschätzten Branntwein; lebhafter Handel, besonders mit Spanien; Küstenverkehr; sicherer Hafen; Werfte; Ausrüstung für Stockfischfang. **Toulouse**, 150000 Einw., schöne, große, reiche, gewerbfleißige Stadt am rechten Ufer der Garonne. **Perpignan**, 33000 Einw.; Tischweine, Seidenraupenzucht; starker Handel mit Wein, Wolle, Eisen. **Carcassonne**, Handel bedeutender als die Industrie; großer November-Jahrmarkt. **Montpellier**, 69000 Einw., fabriziert Flockseide, schaf- und baumwollene Decken; Handel mit spanischen Produkten; berühmte Branntweine; Eisenbahnstation. **Cette**, 36000 Einw., Seestadt an der Mündung des Midi-Kanals ins Mittelmeer; Warenentrepot; starker Fisch-, zumal Austern- und Sardellenfang. **Beziers**, 45000 Einw., gute, rote Tischweine, Branntwein und Alkohol; starker Handel. **Nimes**, 71000 Einw., reiche, schön gelegene Stadt; starker Handel mit den Produkten des Departements; Entrepot für Seide; erzeugt Languedocweine. **St. Etienne**, 133000 Einw.; große Steinkohlengruben; Seiden-, Taffet-, Atlas- und Waffenfabrikation; viele Hochöfen und Eisenhämmer. **Roanne**, 31000 Einw., bedeutende Kattunfabrikation; starker Handel; Entrepot von Lyoner Waren. **Lyon**, 416000 Einw., bedeutendste und größte Stadt nach Paris; wichtigste Fabrikstadt für Seidenzeuge in Europa; starker Handel mit Korn, Öl, Seide, Seidenstoffen; Hauptentrepot der Landesweine; bedeutende Bankgeschäfte; Lyon beschäftigt über 80000 Arbeiter. **Grenoble**, 60000 Einw., Mittelpunkt einer bedeutenden Handschuhfabrikation. **Avignon**, 43000 Einw.; Fabrikation von Seidenstoffen; Korn- und Weinhandel. **Marseille**, 403000 Einw., sicherer Hafen; Handel mit allen Weltteilen; Einfuhr von roher Wolle, Zuckerwaren aus der Levante und Bauholz; Ausfuhr von Ölen, Seifen, Mützen, Gerberartikeln und Weinen; ein Hauptplatz der Mittelmeerschiffahrt **Toulon**, 78000 Einw., mit militärischen Häfen; Entrepot für Wein und Salz; Küstenhandel. **Nizza**, 88000 Einw., Festung am Mittelmeer; Ausfuhr von Wein, Öl, Orangen, Seide; Thun- u. Anchovisfang.

Auf Korsika.

Ajaccio, befestigte Seestadt; Wein, Öl, Getreide, Orangen. **Bastia**, befestigte Seestadt; Handel u. Industrie.

Auswärtige Besitzungen und Schutzstaaten Frankreichs.

Algerien, 667000 qkm mit $4,_1$ Mill. Einw.

Außerdem in Afrika noch Tunis, Niederlassungen am Senegal, französisch Sudan, Sudan-Schutzgebiet Gabon und Niederlassungen an der Goldküste, Obock, Tadschura und Kubbet, zusammen mit etwa $9,_4$ Mill. Einw.

In Asien die Etablissements in Indien, die Kolonie Cochinchina, Kambodscha, Tonkin, Annam, zusammen 490000 qkm mit $18,_9$ Mill. Einw.

In Ozeanien 24000 qkm mit 96000 Einw., nämlich: Neu-Kaledonien und Loyalitäts-Inseln, Marquesas-Inseln; Tahiti und Dependenzen, u. a.

In Amerika: Guyana, Guadeloupe und Dependenzen, Martinique, St. Pierre und Miquelon.

Im Indischen Ozean: Réunion, Mayotte, Comoren-Inseln, Diego-Suarez, Nossi-Bé, St. Marie, Madagaskar (Schutzstaat), Gloriosa-Inseln, St. Paul, Neu-Amsterdam, zusammen mit $3,_7$ Mill.

= Österreich-Ungarn. =

Allgemeines. Die österreichisch-ungarische Monarchie besteht seit 1867 aus zwei staatsrechtlich verbundenen, aber doch in vielen Beziehungen verschiedenen Reichshälften, nämlich aus den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern und aus den Ländern der ungarischen Krone.

Der Gesamtflächeninhalt beider Reichshälften beträgt 676667 qkm mit einer Bevölkerung von 42,8 Mill. Einw. Hiervon treffen auf die im Reichsrat vertretenen Länder 300232 qkm und über 23 Mill. Einw., auf die Länder der ungarischen Krone 325324 qkm und 17,4 Mill. Einw.

Die handelsgeographische Lage des Kaisertums ist im allgemeinen nicht ungünstig, weil es den Raum einnimmt, den der europäisch-asiatische Binnenverkehr einschlagen muß; ungünstig ist freilich der Umstand, daß die einzige Stelle, wo die österreichische Handelsbewegung sich unabhängig rühren kann, die kleine adriatische Seeküste des Staates ist; zwar reich an vortrefflichen Seehäfen, aber arm an Kultur und Produkten und auch zur Reichshauptstadt nicht günstig gelegen. Mißlich ist auch bei der Handelslage von Österreich-Ungarn, daß das Reich, so oft man es auch als Donaustaat bezeichnet hat, doch die Donaumündung nicht beherrscht und deshalb an der Mündung seines größten Stromes keine Seestadt erwachsen lassen konnte. Bei der Handelslage Österreichs ist dasselbe auf die Vermittelung des europäisch-orientalischen Verkehrs zunächst angewiesen. Die horizontale Gliederung ist im allgemeinen nicht ungünstig, doch ist die Küstenlange von nur 1700 km entschieden zu gering. In Bezug auf die vertikale Bodenbeschaffenheit ist eine reiche Abwechselung von Gebirgen und Flachland vorhanden. Eigentliche Gebirgsländer sind nicht allein die Alpenländer, sondern auch Ober-Ungarn und Siebenbürgen. Die Bewässerung ist reichlich. Für den Verkehr ist vor allem die Donau, als großartige Wasserader, wichtig, schiffbar in ihrer ganzen Länge durch die Monarchie. Schiffbar sind auch Inn, Traun, Ens, Raab, Drau, Mur, Save, March, Waag, Theiß, Temes, Elbe, Moldau, Etsch. Die Gesamtlänge der schiffbaren Flüsse beträgt 2820 km.

Die Bevölkerung des Kaiserstaates ist national eine sehr verschiedene. Die neuesten Erhebungen (1890) geben an: 10,5 Mill. Deutsche; 7,4 Mill. Böhmen, Mähren, Slovaken; 3,7 Mill. Polen; 3,4 Mill. Ruthenen; 1,2 Mill. Slovenen; 3,2 Mill. Serben und Kroaten; 0,6 Mill. Italiener; 2,8 Mill. Rumänen; 7,4 Mill. Magyaren. Hierzu kleine Bruchteile anderer Nationalitäten.

Landwirtschaft. Von der Gesamtfläche sind 92,5% produktiv, von Österreich insbesondere 93,5, von den Ländern der ungarischen Krone 91,6%. Zum Getreidebau sind 11 Mill. Hektar verwendet; 18 Mill. Hektar sind Waldland, 7 Mill. Wiesen, 9 Mill. Weiden. Ackerbau wird am stärksten in Mähren, Böhmen und Schlesien getrieben.

Bezüglich der Getreideproduktion nimmt Österreich-Ungarn einen hohen Rang unter den europäischen Staaten ein. Die Getreideproduktion übersteigt den eigenen Bedarf um jährlich etwa 7 Mill. Hektoliter. Man berechnet den längeren Durchschnittsertrag der Ausfuhr an Körnerfrüchten und Mehl auf 55 Mill. Gulden jährlich. Letzteres galt bis 1872; seitdem gestaltete sich das Verhältnis wesentlich ungünstiger. In der westlichen Reichshälfte wird der Ackerbau sehr rationell betrieben; in Ungarn herrscht ein System des Raubbaues, welches, verbunden mit dem exzentrischen Klima, den reichen Boden nicht zu andauernder und gleichmäßiger Leistung kommen läßt. Kartoffeln und Zuckerrüben liefern steigende Erträge. Tabaksbau in Ungarn und Siebenbürgen liefert jährlich etwa 1/2 Mill. Meter-Ztr. Rohtabak. Hopfen in Böhmen (Saaz), Obst in Ober- und Niederösterreich, Böhmen und Tirol. Raps, Kümmel, Zichorien, Senf, Safran, Mohn, Paprika, Hanf und Flachs als Handelspflanzen bedeutend. Kastanien und Südfrüchte in Tirol und im Küstenlande. Hochwichtig der Weinbau in Ungarn, Niederösterreich, Kroatien, Dalmatien, Tirol mit 15—23 Mill. Hektol. jährlich.

Die Viehzucht ist sehr ansehnlich, deckt aber nicht den einheimischen Bedarf, entspricht auch nicht dem Reichtum an Wiesen und Weiden. In der Rindviehzucht (14 Mill. Stück) stehen die Länder Cisleithaniens höher als Ungarn. Die Pferdezucht (3 1/2 Mill.) ist in Ungarn bedeutender; ebenso die Schafzucht (21 Mill.) und die Schweinezucht (7 Mill.). Ziegen (1,3 Mill.) finden sich zumeist in Ungarn, Siebenbürgen und Dalmatien. Im Süden blüht die Seidenraupenzucht, in Böhmen und Ungarn die Geflügelzucht.

Waldungen. Dieselben bedecken eine Fläche von 188000 qkm, werden aber nur in den nordwestlichen Ländern sorgfältig bewirtschaftet. Holz bildet namhaften Ausfuhrartikel; großartige Flößerei auf den Nebenflüssen der Donau. In der Osthälfte des Reichs sind die Verkehrsmittel für den Holzabsatz noch unzureichend; im Süden (Küstenland, Südtirol) sind die Wälder durch Raubwirtschaft verwüstet. Ein wichtiges Nebenprodukt ist Gerberlohe.

Die Seefischerei, im Rückgang begriffen, ist an der adriatischen Küste noch von Wichtigkeit und liefert Sardellen, Anschovis, Thunfische ꝛc. In den Teichen Böhmens und den Flüssen Ungarns (Theiß) namhafte Binnenfischerei.

Bergbau. Braun- und Steinkohlen am meisten in Böhmen; Eisengruben hervorragend in Steiermark, Kärnten, Mähren, Böhmen, Ungarn; Gold in Ungarn und Siebenbürgen, Silber und Zinn in Böhmen, Kupfer in Ungarn. Berühmte Quecksilbergruben in Krain (Idria); Petroleum in den Karpathen; Salz massenhaft in Westgalizien (Wieliczka), im Salzkammergut. Seesalz an der Küste.

Industrie. Von industriellen Gewerben leben beiläufig 7 1/2 Mill. Menschen; einzelne Gebiete der Monarchie zeigen einen stark ausgeprägten industriellen Charakter (Böhmen, Niederösterreich, Mähren); auch in anderen Teilen finden sich einzelne Industriedistrikte. Textilindustrie ist in Nord-Böhmen, Mähren, Schlesien, Niederösterreich, Vorarlberg heimisch (Baumwollspinnerei). Tuchfabrikation in Mähren, um Brünn; in Mähren, Schlesien und Böhmen auch Leinenweberei; Seidenindustrie von Wiener Firmen in Niederösterreich, Mähren und Böhmen; in der Metallindustrie ist zwar in den meisten Zweigen erst der Anfang gemacht, doch hat das vorzügliche steirische Eisen

lebhafte Eisenindustrie selbst für die Ausfuhr erwachsen lassen. **Maschinenbau** in Wien, Wiener-Neustadt, Prag, Brünn, Reichenberg, Budapest, Triest, Graz, Lemberg und anderwärts, wenn auch nicht hinreichend für den Bedarf. Viele Eisenwaren werden zur Ausfuhr produziert. **Schiffbau** für die Flußschiffahrt zu Linz und Budapest; Seeschiffe werden hauptsächlich zu Triest, Fiume und im Arsenale zu Pola gebaut. Der **Wagenbau** ist in Österreich sehr entwickelt, und führt auch ins Ausland aus. Für Fabrikation von **Eisenbahnbedarf** mehrere Etablissements in Wien, Prag, Graz, Marburg und Budapest. Im Bedarf der **Nahrungsmittelindustrie** ist die schwunghafte Rübenzuckerfabrikation mit 226 Fabriken nennenswert (Böhmen, Schlesien und Mähren); Bierbrauereien in Böhmen, Wien und Umgebung mit starkem Export; die Branntweinbrennerei in Ungarn; die Tabaksfabrikation, welche Staatsmonopol ist und in 38 kaiserlichen Etablissements betrieben wird. Fabrikation von **Glas-** und **Thonwaren** vorzüglich; berühmt die böhmische Glasindustrie, welche stark für das Ausland arbeitet. Die chemische Industrie ist noch jung, vielfach schon schwunghaft betrieben, exportiert nach dem Orient. Die Verarbeitung der reichen österreichischen Petroleumquellen in Galizien reicht noch nicht hin, um das amerikanische Petroleum zu verdrängen. Für den Export arbeitet noch Papierfabrikation und Instrumentenfabrikation.

Handel. Bis 1850 waren die österreichischen Länder von Ungarn durch eine Zolllinie geschieden. Seither ist das österreichisch-ungarische Zollgebiet vereinigt; nur die Freihäfen Triest und Fiume, und die tirolische Gemeinde Jungholz sind von demselben ausgeschlossen. Im Handel zeigen die einzelnen Länder der Monarchie viele Verschiedenheiten, die teils in der Lage und den Produkten, teils im Charakter der Nationalitäten ihren Grund haben. Im allgemeinen zeigen die westlichen Kronländer lebhafteren Handelsverkehr als die östlichen, und geben den letzteren Industrieerzeugnisse gegen Rohprodukte ab. Durch den Verkehr mit Landesprodukten gestaltet sich der Binnenhandel der Monarchie sehr lebhaft. Bezüglich des **auswärtigen Handels** ist seit einer langen Reihe von Jahren Einfuhr und Ausfuhr ziemlich gleichmäßig im Wachsen. **Ausfuhrgegenstände** sind zumeist Bodenfrüchte, während bezüglich anderer Waren die Einfuhr überwiegt. Österreich-Ungarn ist daher darauf angewiesen, seinen Überschuß an industriellen Einfuhrwerten durch die Ausfuhr von Bodenfrüchten (Getreide, Mehl, Holz) zu decken, und der Gang des österreichischen Handels hängt vom jährlichen Ernteausfall ab. Auf die verschiedenen Grenzen verteilt sich Einfuhr und Ausfuhr ungleichmäßig. Im Landverkehr ist am wichtigsten der Verkehr über die deutsche Grenze, nach der Türkei, Rußland, Italien u. der Schweiz. Der Verkehr mit Rußland ist mit Rücksicht auf die große Länge der Grenzstrecke nur unbedeutend. In der Richtung auf Rußland, Türkei, Italien und Preußen ist die Ausfuhr, in den übrigen Richtungen die Einfuhr überwiegend. Die Lage Österreich-Ungarns ist Ursache, daß es natürliche Durchgangsstraße für die von West nach Ost gehenden Fabrikate, wie für die in entgegengesetzter Richtung gehenden Rohstoffe ist.

Verkehrsmittel. Für Ausbildung der Verkehrsmittel ist in den letzten Jahrzehnten vieles geschehen, doch reichen dieselben in vielen Distrikten noch nicht aus. Außer den **Binnenschiffahrtswegen** ist in der westlichen Reichshälfte ein Netz von guten **Landstraßen** vorhanden; im Osten wird der Mangel an guten Straßen durch den Reichtum an Pferden ausgeglichen. Das österreichisch-ungarische **Eisenbahnnetz** entstand in den letzten Jahrzehnten und hat sich in der Weise ausgebildet, daß Wien annäherungsweise das Zentrum sämtlicher Eisenbahnen bildet, welche von dort aus strahlenförmig nach den verschiedenen Seiten verlaufen und in den einzelnen Ländern sich verzweigen, neue Knotenpunkte bilden. Im **Westen** die Kaiserin-Elisabeth-West-Bahn für die Verbindung von Wien nach Süddeutschland, Frankreich. Im **Nord-Westen** die Österr. Staats-Eisenbahngesellschaft, die Kaiser-Franz-Josef-Bahn, die Österreichische Nord-West-Bahn, die Böhmische West-Bahn &c. Im **Süden** die Linien der Südbahn, der Rudolfs-Bahn &c. In dieser südlichen Gruppe zwei internationale Bahnen, Kufstein-Ala und Wien-Triest. Im **Norden** die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, Mährisch-schlesische Zentralbahn, Mährische Grenzbahn, Österreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Eine **östliche Gruppe** läßt erkennen, wie Ungarn versucht hat, aus Ofen-Pest ein ähnliches Eisenbahn-Zentrum zu schaffen, wie Wien im Westen geworden ist. Hier die Staats-Eisenbahngesellschaft, die Ungarische West-Bahn, Alföld-Fiumaner-Bahn, die Ungarische Nord-Bahn, die Theiß-Bahn, die Ungarische Staatseisenbahn und andere. Endlich in Galizien die Galizische Karl-Ludwigs-Bahn, Albrecht-Bahn, Ungarisch-galizische Bahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

1892 standen im ganzen in Österreich 16543, in Ungarn 11813 km Bahnen im Betrieb.

Die Post besitzt in beiden Reichshälften zusammen über 9000 Postanstalten. Das gesamte **Telegraphennetz** umfaßt 66000 km Linien.

Die österreichische Seeschiffahrt ist für die geringe Küstenentwickelung eine lebhafte, hat die Häfen von Triest und Fiume als Mittelpunkte. Die **Handelsmarine** umfaßt 10380 Schiffe mit 250000 Tonnen; darunter 261 Seeschiffe, 175 Dampfer, das übrige Küstenfahrer und Fischerbarken.

Die einzelnen Kronländer und Handelsplätze.

Erzherzogtum Österreich unter der Ens (Niederösterreich), 2,6 Mill. Einw. Fruchtbare Berg- und Hügellandschaften, reichlich angebaut, von der Donau bewässert, gut bewaldet und lebhaft industriell.

Wien, Reichshaupt- und Residenzstadt, mit den Vororten 1,3 Mill. Einw. zählend, geographisch sehr günstig gelegen als Hauptknotenpunkt zwischen dem Westen und Osten Europas, eine der schönsten Städte Europas, an der Donau, hat eine lebhafte Industrie, namentlich in Seide, Shawls, Baumwolle und Wollwaren, Teppichen, Gold-, Silber- und Metallwaren, Schmucksachen, Uhren,

Waffen, Leder und Lederwaren, Möbeln, Luxuswagen, Instrumenten aller Art, Glas, Porzellan, chemischen Artikeln u. dergl. Bedeutendster Handels- und Wechselplatz der Monarchie, Sitz zahlreicher Banken und anderer Kreditinstitute, unter welchen namentlich die Österreichisch-ungarische Bank und die Österreichische Kreditanstalt wichtig sind, Börse und Vorbörse, sowie Anstalten und Einrichtungen zur Beförderung der Industrie und des Handels. Höchst bedeutende Ausfuhr an Produkten der Wiener Luxusindustrie. Der Verkehr wird befördert durch die zahlreichen aus der Stadt auslaufenden Bahnlinien, sowie durch die Donaudampfschiffahrt; Donaudampfschiffahrtsgesellschaft. Außer Wien sind im Erzherzogtum noch nennenswert **Wiener-Neustadt**, 25000 Einw., mit Maschinen-, Drahtstift- und Thonwarenfabriken und lebhaftem Viehhandel, nächst Wien der bedeutendste Platz, an der Südbahn. **Vöslau**, Dorf mit berühmtem Weinbau, desgleichen **Klosterneuburg**. **Waidhofen** a. d. Ybbs, Städtchen, Mittelpunkt der niederösterreichischen Eisenfabrikation. **Krems**, Städtchen an der Franz-Josef-Bahn, mit lebhaftem Weinhandel.

Erzherzogtum Österreich ob der Ens oder **Oberösterreich**, mit 785000 Einw., größtenteils gebirgig, aber doch fruchtbar; vorzugsweise Viehzucht und Waldbau; blühende Eisenindustrie.

Linz, Provinzialhauptstadt am rechten Donauufer, 47000 Einw., Schiffbau, Donauschiffahrt. **Steyr**, 21000 Einw., an der Ens, sehr gewerbfleißig, fabriziert Eisen- und Stahlwaren, Sensen, Sicheln u. s. f. **Gmunden**, Städtchen am Traunsee, Hauptort des Salzkammerguts mit lebhaftem Salzhandel. **Ischl** und **Hallstatt** mit Salzwerken.

Herzogtum Salzburg, 173000 Einw., spärlich bevölkert, fast durchgehends Gebirgsland, größtenteils steril mit geringer Produktion.

Salzburg, 27000 Einw., an der Salzach, Eisenbahnknotenpunkt, mit lebhaftem Fremdenverkehr, in der Nähe der berühmten Untersberger Marmorbrüche. **Hallein**, mit berühmtem alten Salzwerk.

Herzogtum Steiermark, 1,2 Mill. Einw., letztere zum größten Teil Deutsche, sonst Südslaven. Vorherrschend Gebirgsland, teilweise steril, lebhafte Viehzucht und blühende Eisenindustrie.

Graz, Landeshauptstadt an der Mur, 112000 Einw., Eisenindustrie, Maschinenbau, Papier- und Lederindustrie. **Marburg**, an der schiffbaren Drau, Hauptstation der Südbahn mit großen Werkstätten, Fabriken, lebhaftem Wein- und Holzhandel.

Leoben, bedeutende Industrie u. Kohlenbergbau; am Erzberg Eisengruben seit vielen Jahrhunderten in Betrieb.

Herzogtum Kärnten, 361000 Einw., über 2/3 Deutsche, das übrige Südslaven; größtenteils Alpenland; treibt hauptsächlich Viehzucht und mineralische Produktion (Eisen und Blei).

Klagenfurt, Landeshauptstadt mit 19000 Einw., unweit des Wörther Sees, Maschinenfabrikation und andere Industrieen. **Villach**, an der Drau; bedeutende Eisen- und Bleiindustrie. **Bleiburg**, mit großartigen Eisen- und Bleiwerken.

Herzogtum Krain, 498000 Einw., ausgefüllt von den karnischen Alpen, größtenteils steril (Karstgebirge), waldreich, mit unbedeutender landwirtschaftlicher, aber starker Bergwerkproduktion.

Laibach, 30000 Einw., treibt lebhaften Handel, auch gewerbfleißig. **Idria** mit berühmten Quecksilbergruben und Zinnoberindustrie.

Das Küstenland (gefürstete Grafschaft Görz und Gradisca, Markgrafschaft Istrien, Stadt Triest und Gebiet), 695000 Einw. Zum Küstenland gehören 114 Inseln; die Küstenlänge beträgt 58 österreichische Meilen. Klima rauh, Boden größtenteils steril. Wenige Bergwerkprodukte; in der Industrie wichtig die Marineindustrie.

Triest, Handels- und Freihafen mit 157000 Einw., am Adriatischen Meere; Eisenbahnendpunkt, hat vorwiegend italienischen Charakter, lebhafte Industrie in Liqueur, Seidenwaren, Schiffbau und Schiffsausrüstung; Sitz zahlreicher Gesellschaften, Versicherungsgesellschaften ꝛc. Am wichtigsten der Österreichisch-ungarische Lloyd, der hauptsächlich den Verkehr zwischen Österreich und dem Orient vermittelt. Regelmäßige Fahrten mit 71 eigenen Dampfschiffen zwischen den Plätzen des Adriatischen und des östlichen Mittelmeeres, der Levante, nach Indien u. Amerika. **Rovigo**, bedeutender Schiffbau und Seefischerei. **Pola**, 38000 Einw., wichtigster Kriegshafen Österreichs mit Marinearsenal.

Tirol mit Vorarlberg (gefürstete Grafschaft), 928000 Einw. Durchaus Alpenland mit nur geringer produktiver Bodenfläche, starkem Weinbau, und Viehzucht als Haupterwerb. Daneben ziemlich mannigfache Industrie. Der Verkehr durch die Alpen sehr gehindert. Einzige natürliche Verkehrsstraßen der Inn von Hall abwärts und das Etschthal.

Innsbruck, 23000 Einw., am Inn, Landeshauptstadt. **Hall**, am Inn, mit bedeutenden Salzwerken. **Schwatz**, altes Bergstädtchen. **Brixlegg**, Kupfer- und Bleischmelzen. **Jenbach**, Eisenwerke und Maschinenbau. **Bozen**, am Eisack; starker Obst- und Weinhandel und vorzüglicher Weinbau; bedeutender Handel mit Italien. **Roveredo**, Mittelpunkt der Tiroler Seidenindustrie. **Trient** (italienisch Trento), 21000 Einw., an der Etsch; sehr gewerbfleißig, namentlich Seidenindustrie; lebhafter Handel. **Ala**, an der Etsch; Grenzstation gegen Italien. **Bregenz**, Hauptort im Vorarlberg, am Bodensee, lebhafte Industrie in Bijouteriewaren, Seide und Leder; Handel mit Getreide und Holz. **Dornbirn**, Hauptort der bedeutenden vorarlbergischen Baumwollspinnerei und Weberei. **Feldkirch**, Handel mit Holz und Holzwaren.

Königreich Böhmen, 5,8 Mill. Einw., unter denselben 63% Tschechen. Das Land rings von Gebirgen umgeben, im Innern fruchtbar und ungemein reich an Produkten, auch sehr gewerbfleißig; starker Bergbau und namentlich im Norden lebhafte Großindustrie. Verkehrsmittel: ein dichtes Eisenbahnnetz mit Prag als Mittelpunkt; außerdem die Moldau und Elbe, beide schiffbar.

Prag, Landeshauptstadt mit 182000 Einw., an beiden Ufern der Moldau prachtvoll gelegen, mit zahlreichen Fabriken für Maschinenbau, Rübenzucker, Kattun, Chemikalien; Leder u. s. f.; treibt bedeutenden Handel in Landesprodukten, Eisen, Wolle und Wollwaren, Glas u. s. f. **Budweis**, an der Moldau; Zündwaren und Chemikalien; Holzhandel. **Eger**, Eisenbahnknotenpunkt; Eisenindustrie. **Joachimsthal**, mit altem Silberbergbau. **Kuttenberg**, uralter Bergbau auf Kupfer- und Silbererze; Baumwollindustrie. **Leitmeritz**, an der Elbe, mit lebhaftem Handel in Getreide und Obst. **Pilsen**, 50000 Einw., Eisenbahnknotenpunkt; Bierbrauereien für den Export; in der Nähe großartige Eisen- und Kohlenwerke. **Reichenberg**, 30000 Einw., eine der lebhaftesten Fabrikstädte Österreichs; Zentrum der österreichischen Baumwollspinnerei mit großartiger Fabrikation; auch Woll- und Baumwollwaren. **Saaz**, Zentrum des böhmischen Hopfenhandels. **Trautenau**, Hauptort der Leinenindu-

strie des Riesengebirges; Garn- und Leinwandhandel. **Turnau**, Fabrikation unechter Edelsteine für den Orient.

Markgrafschaft Mähren, $2{,}_2$ Mill. Einw., teils dem tschechischen, teils dem deutschen Volksstamme angehörig. Das Land gehört teils zum Gebirgslande der Karpathen und Sudeten, größtenteils aber ist es außerordentlich fruchtbare Ebene, das eigentliche Getreideland Deutsch-Österreichs; vortrefflich angebaut; auch Bergbau- und Hüttenbetrieb; lebhafte Industrie und starker Verkehr, insbesondere mittels der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn.

Brünn, Hauptstadt mit 94000 Einw., eine der industriellsten Städte Österreichs mit berühmter Tuch- und Wollwarenindustrie. **Iglau**, 23000 Einw., an der böhmischen Grenze; sehr gewerbfleißig; Wollindustrie; wichtige Märkte. **Proßnitz**, in der fruchtbaren Ebene der Hanna, mit lebhafter Industrie und Getreidemärkten. **Sternberg**, Leinen-, Tuch- und Baumwollweberei.

Herzogtum Schlesien, 605000 Einw., davon die Hälfte Deutsche und etwa die Hälfte Slaven; teils der Abdachung der Karpathen und Sudeten angehörend, teils zur Weichsel sich verflachend; fast ganz angebaut; reich an Mineralien und sehr industriell.

Troppau, 22000 Einw., mit mehreren Fabriken, treibt Landesprodukten- und Speditionshandel. **Teschen**, **Bielitz**, Tuchfabrikation. **Freiwaldau**, Leinenindustrie.

Königreich Galizien und Lodomerien, $6{,}_6$ Mill. Einw., besteht aus der nördlichen Abdachung der Karpathen nach der Weichsel zu, ist sehr reich an Gewässern und schiffbaren Wasserstraßen; Hauptfluß die Weichsel; bei rauhem Klima ist doch der Boden größtenteils sehr ertragreich; ausgedehnte Viehzucht, Bergbau, namentlich auf Kohlen, Eisen und Zink, großartige Salzwerke; Petroleum ist im ganzen noch nicht von Bedeutung; lebhafter Holzverkehr aus den galizischen Wäldern auf verschiedenen Zuflüssen der Weichsel; außerdem das Netz der galizischen Karl-Ludwigsbahn, der Lemberg-Czernowitz- und anderer Bahnen.

Lemberg, 127000 Einw., Landeshauptstadt, treibt lebhaften Handel; Börse; Wollenmarkt. **Brody**, Freihandelsplatz und wichtigste Handelsstadt des Kronlandes, mit starkem Transithandel nach Rußland; importiert aus Rußland die dortigen Rohprodukte. **Wieliczka** und **Bochnia**, die größten Steinsalzwerke Österreichs, mit einer Produktion von $1^1/_2$ Mill. Zentner im Jahre. **Krakau**, alte Stadt an der Weichsel, mit 74000 Einw., worunter 20000 Israeliten; fabriziert Tuch u. s. w.

Herzogtum Bukowina, 646000 Einw., worunter hauptsächlich Ruthenen, Rumänen und Deutsche. Von den Ausläufern der Karpathen durchzogen; mit seinen Gewässern dem Schwarzen Meere angehörig; teilweise vortrefflich bewaldet und fruchtbar; ohne Industrie, jedoch Bergbau.

Czernowitz, 54000 Einw., Hauptstadt. **Suczawa**, wichtige Bahnstation; Lederindustrie. **Sadagura**, namhafter Viehhandel

Königreich Dalmatien, 527000 Einw., spärlich bevölkert; größtenteils Gebirgsland (Karst) zerklüftet und steril; auch die vorliegenden Inseln sind durchaus gebirgig und felsig; Bewässerung sehr spärlich; Klima warm; die Bodenkultur dürftig; Haupterwerb Viehzucht und Fischerei; Bergbau höchst unbedeutend; die Industrie lediglich Hausbeschäftigung; von einiger Bedeutung nur der Schiffbau.

Zara, 28000 Einw., Hauptstadt mit bedeutender Liqueurfabrikation (Maraschino), exportiert Öl, Feigen, Fische. **Spalato**, wichtigster Handelsplatz in Dalmatien. **Ragusa**. **Cattaro**, Seeplatz für Montenegro; lebhafter Handel mit letzterem.

Die Länder der ungarischen Krone umfassen:

Ungarn-Siebenbürgen (Königreich), $15{,}_2$ Mill. Einw., besteht z. T. aus der Donauebene. Sämtliche Gewässer gehören zum Stromgebiete der Donau, die auf einer Länge von 126 Meilen durch Ungarn fließt. Sie und die Theiß werden regelmäßig von Schiffen befahren. Das Klima ist vorwiegend kontinental mit starken Unterschieden von Wärme und Kälte; der überaus fruchtbare Boden macht das Land zu einer Getreidekammer Europas. Außer den Körnerfrüchten auch starker Anbau an Wein, Tabak und verschiedenen Handelspflanzen; großartige Waldungen von den Karpathen nach Süden bis an den Fuß des Balkan; liefert viel Holz zum Export; sehr bedeutende Viehzucht, wertvolle Pferde; lebhafte Fischerei; großartige mineralische Lager: Eisen, Kohlen und Salz, auch Kupfer und Edelmetalle; die Industrie im allgemeinen erst im Entstehen; vorzugsweise wichtig Metallindustrie, Glasindustrie und Nahrungsmittelindustrie; Binnenhandel sehr bedeutend in Getreide und Wein; der auswärtige Handel importiert Fabrikate und exportiert Rohstoffe.

Budapest an der Donau, 491000 Einw., die Hauptstadt Ungarns, neuerdings in großartigem Wachstum begriffen; Mittelpunkt des ungarischen Eisenbahnnetzes; Sitz eines lebhaften Donauhandels; Hauptniederlage für Getreide, Vieh, Wolle; Fabrikation von Wollen- und Seidenwaren, Leder, Maschinen, Chemikalien, von Donauschiffen; in der Umgebung starker Weinbau. Zahlreiche Banken; große Messen u. s. f. **Preßburg**, 52000 Einw., an der Donau, bedeutender Speditionshandel. **Debreczin**, 56000 Einw., eine echt ungarische Stadt, fabriziert Wollzeuge; exportiert Schafpelze, Thonpfeifen, Sodaseife, Speck, Getreide, Knoppern; starker Viehhandel. **Szegedin**, 85000 Einw., treibt Schiffbau und lebhaften Handel. **Maria-Theresiopel**, 72000 Einw., Vieh- und Wollhandel. **Kecskemet**, 48000 Einw., Viehhandel. **Temesvar**, 39000 Einw., Seiden- und Tuchindustrie; Handel. **Groß-Wardein**, 38000 Einw., Getreidehandel. **Kronstadt** (Siebenbürgen), 30000 Einw., lebhafte Fabrik- und Handelsstadt; in der Nachbarschaft Goldbergbau. **Klausenburg** (Siebenbürgen), 32000 Einw.; Tuch- und Zuckerfabrikation. **Zombor**, 26000 Einw. **Fünfkirchen**, 34000 Einw.; in der Nähe Steinkohlenlager; Wein- und Tabakbau. **Kaschau**, 28000 Einw., Handel mit Getreide, Holz und Wein. Desgl. **Ödenburg**, 27000 Einw. **Kremnitz**, berühmte Gold- u. Silbergruben. **Raab** a. d. Raab, 22000 Einw., Schiffahrt und lebhafter Handel.

Kroatien-Slavonien, $2{,}_2$ Mill. Einw., teilweise Berg- und Hügelland, teils große Thalebene an der Save und Drau; treibt hauptsächlich Landwirtschaft. In den nördlichen Gebirgen Wälder und Weinbau wichtig. Küstengebiet steril. Großartig die Waldungen; Holz für Export. An Mineralien finden sich Eisen-, Kupfer-, Zink- und Bleierze und Kohlen. Die Industrie erst in den Anfängen; für den Ver-

kehr liegt das Land am Adriatischen Meer nicht ungünstig; doch fehlt es an Kommunikationsmitteln.

Agram, 37000 Einw., an der Save, Seiden- und Porzellanindustrie; Eisenbahnknotenpunkt; wichtig für Handel und Verkehr mit Krain und Steiermark. **Essek** an der Drau, wichtiger Produktionsplatz für den slavonischen Ausfuhr- und Einfuhrhandel. **Semlin** an der Mündung der Save in die Donau; bedeutender Platz für den Handel Ungarns und Serbiens. **Sissek**, Haupthandelsplatz für Getreide und Bauholz, das auf der Save hierher und dann per Bahn nach Triest geht. Als Seeplätze Kroatiens erscheinen neben **Fiume**, **Zeng** und **Portoré**. Die Stadt **Fiume** am Quarnerobusen, 29000 Einw., wird von einem eigenen Gouverneur verwaltet; sie ist Freihafen und wichtig für den Ausfuhrhandel der an Rohprodukten so reichen Hinterlande; bedeutende Industrie in Papier, Segeltuch u. Chemikalien; Schiffswerften.

Das Occupationsgebiet: **Bosnien** und die **Herzegowina**, $1{,}_4$ Mill. Einw., durchaus serbisch, $^2/_5$ Mohammedaner; zwei türkische Provinzen, seit 1878 von Österreich besetzt und verwaltet. Karstgebirgsland, im Osten reich bewaldet, zwar fruchtbar aber noch wenig kultiviert; Viehzucht wird stark betrieben, bedeutender Reichtum an nutzbaren Mineralien. Wenig Industrie, lebhafter Handel.

Serajewo, 26000 Einw., Hauptstadt Bosniens, ganz orientalisch, einige Industrie, Handelszentrum. **Mostar**, 12000 Einw., Hauptstadt der Herzegowina in fruchtbarer Gegend.

Das Fürstentum Lichtenstein,

zwischen Tirol und der Schweiz im Rheinthal gelegen mit 159 qkm und 9400 Einw., gehört zum österreichischen Zollgebiet; erzeugt Obst, Wein, Holz und Vieh. Industrie unbedeutend. 2 Eisenbahnstationen. Hauptort der Flecken **Vaduz**.

Die Schweiz, Republik,

41346 qkm und $2{,}_5$ Mill. Einw. enthaltend. Die Lage im Alpengebiete, fern von Meerküsten, ist scheinbar kommerziell ungünstig; in Wirklichkeit nicht, wenn man berücksichtigt, daß das Land ringsum von gut bevölkerten und hochkultivierten Ländern umgeben ist, daß es an großen Welthandelszügen, die den europäischen Kontinent durchziehen, liegt und unmittelbar im Norden das große Kulturgebiet des Rheinstroms sich öffnet; daß die Schweiz in lebhafte Berührung kommt mit dem wirtschaftlichen Leben des deutschen, französischen und italienischen Volkes. Das Land besteht aus 25 durch eine gemeinsame Verfassung vereinigten Kantonen; seine Bevölkerung gehört der Hauptsache nach zur deutschen, französischen und italienischen Nationalität. Die vorherrschende Sprache ist jedoch die deutsche. Die Bewässerung ist reichlich, doch sind die Flüsse als Verkehrswege fast völlig unbrauchbar. Viel wichtiger als die Flüsse sind für den Verkehr die zahlreichen Seeen des Landes, vorzüglich der Bodensee, von Dampfern befahren, hauptsächlich für den schweizerisch-deutschen Personenverkehr, auch mit starkem Getreideverkehr; ferner der Genfer See, Luganer See, Lago Maggiore, Züricher See, Vierwaldstätter See, Neuenburger See u. a.

Urproduktion. Nach seiner Natur kann das Land seinen eigenen Bedarf an Brotfrüchten nicht produzieren, sondern muß dieselben größtenteils einführen. In vielen Kantonen Gartenkultur, Obstbau, sowie ergiebiger Weinbau. Viehzucht eine der Hauptquellen des Volkseinkommens. Weniger durch die Zahl als durch die Güte der Tiere ausgezeichnet, namentlich in den Kantonen Bern, Uri und Freiburg. Das wichtigste Viehprodukt ist Käse, der etwa in $^1/_2$ Mill. Zentner jährlich produziert wird, davon ein Drittel zur Ausfuhr. Etwa der sechste Teil der Bodenfläche ist mit Waldungen bestanden. Exportiert wird rohes und Floßholz. Das Land ist arm an nutzbaren Mineralien; Edelmetalle fehlen fast völlig. Die Eisenproduktion deckt kaum den halben Bedarf. Steinkohlenlager sind unbedeutend. Selbst die Salzproduktion reicht nicht hin.

Industrie. Trotz der fehlenden Rohstoffe hat sich das Land durch den praktischen Sinn und den Fleiß seines Volkes zu einem der ersten Industrieländer der Welt entwickelt. Die Seidenindustrie, kaum von Frankreich und England übertroffen, ist in der Schweiz schon ein altes Gewerbe (Basel und Zürich); ihre Waren meist leicht, aber sehr mannigfaltig und wohlfeil. In der Baumwollindustrie wird die Schweiz nur von Großbritannien und Frankreich übertroffen. Spinnerei und Weberei sind in verschiedenen Kantonen vertreten. Berühmt die gestickten Waren der nordöstlichen Kantone. Kattundruck in Glarus und Zürich. Schafwollindustrie häufig, aber nur als Kleingewerbe; Leinwandindustrie in Bern. Spitzenfabrikation, Strohflechterei nennenswert; großartig der Maschinenbau in Zürich (Spinnmaschinen, Dampfschiffe und Lokomotiven). Die schweizerische Uhrenfabrikation mit dem Hauptsitze in Genf und in den Thälern des Jura war bis in die neueste Zeit unübertroffen, ebenso die Verfertigung von Gold- und Silberwaren.

Der **Handel** ist trotz der Verkehrshindernisse ungemein regsam, der Betrag des Handelswertes für den Kopf der Bevölkerung höher als bei den ersten Handelsstaaten Europas; Hauptverkehrsländer sind Frankreich, Deutschland, Österreich, Italien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Eingeführt werden Nahrungsmittel, Rohstoffe; ausgeführt Seide und Seidenwaren, Baumwolle und Wollgewebe, Stickerei, Uhren und Uhrenbestandteile, Käse, Stroh- und Roßhaargeflechte; auch Maschinen.

Verkehr. Das Land hat trotz seiner Gebirgsnatur ein reiches Netz von Verkehrsmitteln geschaffen. Die Landstraßen sind vorzüglich (schöne Kunststraßen über die Alpenpässe des Gotthard, Splügen, Lukmanier, Simplon, Julier, Albula, den Furka- und Ober-Alppaß und Berninapaß). Musterhafter Betrieb der eidgenössischen Post. Ihr Eisenbahnnetz hat die Schweiz unter ungünstigen Verhältnissen mit fast zu großer Kühnheit ausgebildet. Die wichtigsten Bahnen sind die Schweizerische Nordostbahn, Zentralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, Westbahn, die Jura-Bernbahn 2c. Eine

Eigentümlichkeit der Schweiz sind die Hochgebirgsbahnen. Das mächtigste Unternehmen die Gotthardbahn, welche das Rheinhandelsgebiet und Italien verbindet, mit großartigem Tunnelbau.

Die Zahl der Post-Bureaux beträgt 1486. Ihr Telegraphennetz hat die Schweiz reicher ausgebildet als irgend ein Land der Erde. Die Länge der Linien beträgt 7209 km mit über 3,8 Millionen Telegrammen. Großartig der Reiseverkehr und das Hotel-Wesen. Der Fremdenzug ist Gegenstand ununterbrochener Spekulation.

In Bezug auf Handelspolitik bildet die Schweiz seit 1850 dem Auslande gegenüber ein einziges Zollgebiet; das Freihandelssystem hat sich dort bis in die neueste Zeit vortrefflich bewährt.

Das Kreditwesen ist vortrefflich ausgebildet.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Kanton Zürich: Zürich, mit Vororten 96000 Einw., die schönste, fleißigste und blühendste Stadt der Schweiz, mit einer ungemein thätigen Industrie in Seiden-, Halbseiden- und Baumwollwaren, Maschinen- und Instrumentenbau 2c., treibt lebhaften eigenen und Kommissionshandel, dessen Hauptgegenstände neben den eigenen Fabrikaten der Stadt noch Wein, Getreide und Baumwolle. Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien, lebhafter Handel über den Züricher See. **Horgen**, mit bedeutender Seidenindustrie und chemischer Fabrik. **Wädensweil**, sehr bedeutende Industrie in Seide, Baumwolle und Tuch. **Uster**, die großartigsten Spinnereien der Schweiz. **Winterthur**, 16000 Einw., wichtiger Eisenbahnknotenpunkt; eine der fleißigsten und aufstrebendsten Städte der Schweiz; große Baumwollspinnereien, Rotfärbereien, Kattundruckereien, Gießereien, fabriziert auch Maschinen. Treibt schwunghaften Handel.

Kanton Bern: Bern, 47000 Einw., Hauptstadt der Eidgenossenschaft; Eisenbahnknotenpunkt; Baumwollweberei und Kattundruck, Strohflechterei, Gerbereien. Als Handelsplatz ist Bern namentlich Stapelplatz für Leinwand, Leder, Wein, Käse und Vieh. **Biel**, 16000 Einw., am gleichnamigen See, Sitz einer bedeutenden Uhrenindustrie; Weinbau. **St. Imier**; Uhren- und Spitzenfabrikation. **Interlaken**, Hauptpunkt des Fremdenverkehrs; Holzschnitzerei und Parkettfabrikation.

Kanton Luzern: Luzern, 21000 Einw., am Ausflusse der Reuß aus dem Vierwaldstädter-See, mit sehr starkem Fremdenverkehr und prachtvollen Gasthöfen; lebhafte Dampfschiffstation; Speditionsplatz für den Warenzug über den St. Gotthard. Teilweise zum Kanton Luzern, teilweise zu Schwyz gehört das kleine, aber höchst eigenartige Verkehrsgebiet des **Rigi**, nach allen Richtungen hin von Eisenbahnen überspannt.

Kanton Schwyz: Schwyz, Viehhandel.

Kanton Glarus: Glarus, Baumwollspinnerei, Kattundruck und Tuchfabrikation.

Kanton Zug: Zug, Baumwollindustrie, Färberei, Tuchfabrikation.

Kanton Freiburg: Freiburg (auch Freiburg im Uechtlande), 12000 Einw., Lederindustrie, Färberei. Berühmt die großartige Drahtbrücke über die Saane, auch die neue Eisenbahnbrücke.

Kanton Solothurn: Solothurn, Leinenwaren, Tabak und Uhren.

Kanton Basel: Basel, 74000 Einw., an beiden Ufern des Rheins, großartige Fabrikation von Seidenbändern und Seidenzeugen, auch von Wollzeugen, Leder, Papier, Handschuhen, Gold- und Bijouteriewaren, Kirschwasser. Erste Handelsstadt der Schweiz. Sehr bedeutend das Wechsel-, Kommissions- und Speditionsgeschäft.

Kanton Schaffhausen: Schaffhausen, 12000 Einw., fabriziert Stahl, Eisenbahnwagen, Draht, Tabak u. a. Luxuswaren. Speditionsplatz für den süddeutschen Verkehr.

Kanton Appenzell-Inner-Rhoden: Appenzell, Spitzenklöppelei, Weißstickerei 2c.

Kanton St. Gallen: St. Gallen, 30000 Einw., Hauptort der ostschweizerischen Baumwollindustrie. Baumwollstoffe, Musselin, feine Stickereien. Eisenbahnverbindungen nach dem Bodensee, sowie nach den Schweizer Handelsplätzen befördern den lebhaften Verkehr dieses wichtigen Stapelplatzes. **Rorschach**, Eisenbahnknotenpunkt am Bodensee, hat den besten Hafen am See, lebhaften Schiffsverkehr. Der bedeutendste Getreidemarkt der Schweiz. Hauptstapelplatz zwischen Deutschland, der Schweiz u. Italien. **Rapperswyl**, lebh. Baumwollindustrie.

Kanton Graubünden: Chur, treibt lebhaften Handel nach Italien. Günstige Lage an der Haupthandelsstraße aus Südwest-Deutschland nach Italien. Wichtige Straßenzüge nach dem Engadin.

Kanton Aargau: Aarau, fabriziert Baumwoll- und Seidenwaren, chemische Produkte u. a. **Zofingen**, ausgedehnte Seiden- und Baumwollindustrie.

Kanton Thurgau: Frauenfeld, Baumwollindustrie, Maschinenbau, Eisengießerei u. a. **Romanshorn**, Eisenbahnknotenpunkt, am Bodensee, Zollstätte; Bodenseehafen mit lebhaftem Schiffsverkehr, namentlich Getreideeinfuhr.

Kanton Tessin (Ticino): Bellinzona, Speditions- und Transithandel, Stapelplatz der über den Gotthard, Lukmanier und Bernhardin kommenden Waren. Desgleichen **Locarno**. **Lugano**, am Luganer-See, Eisenbahnknotenpunkt; Vieh- und Transithandel; in der Umgebung Seidenzucht.

Kanton Waadt: Lausanne, 35000 Einw., Baumwollspinnerei und Tabakfabrikation. Die Umgebung erzeugt vorzüglichen Wein. Hafenplatz für Lausanne **Ouchy**, am Genfer-See, Dampferstation. **Vevey** (Vivis), am Genfer-See, treibt Seidenzucht und lebhaften Handel in Wein, Holz, Käse.

Kanton Wallis: Sitten (Sion), Spedition.

Kanton Neuenburg (Neuchâtel): Neuenburg (Neuchâtel), 16600 Einw., fabriziert Uhren und Baumwollstoffe, treibt schwunghaften Handel mit den Erzeugnissen der industriellen Jura-Thäler. **Locle**, 11000 Einw., ungemein gewerbfleißig; Uhren, Gold- und Silberwaren und Spitzen. **La Chaux de Fonds**, 27000 Einw., Hauptsitz der großartigsten Uhrenindustrie; auch Gold- und Silberwaren, Instrumente, Bijouterieen u. dergl.

Kanton Genf: Genf (Genève), mit Vororten 78000 Einw., die bevölkertste und reichste Stadt der Schweiz, an der Südspitze des Genfer-Sees; großartige Industrie; Uhren, Spieldosen, Gold- und Silberwaren, Bijouterieartikel, mathematische und physikalische Instrumente, Seiden-, Woll- und Baumwollwaren, Leder und Lederwaren, Luxuswaren, Waffen und Porzellan. Die Lage günstig für den Handel; wichtig der Zwischenhandel mit Italien und Frankreich. Wechselgeschäft sehr ansehnlich; Banken, Handels- und Assekuranz-Gesellschaften; lebhafter Dampfschiffs- und Eisenbahnverkehr.

Das Königreich der Niederlande

mit 33000 qkm und 4,6 Mill. Einw., teilt sich mit England, Frankreich und Belgien in den Vorteil der kommerziell günstigsten Lage unter den europäischen Staaten. Die Bevölkerung ist germanischer Abstammung, doch wird neben der holländischen auch die französische Sprache viel gesprochen, in der Handelswelt auch deutsch und englisch.

Die Bewässerung ist sehr reichlich, auch durch menschliche Kunst sorgfältiger geregelt als in irgend einem anderen Lande. Hauptflüsse: Rhein, Maas und Schelde, für die Schiffahrt ungemein wichtig. Hierzu zahlreiche Kanäle. Die wichtigsten der nordholländische Kanal, Süd-Wilhelm-Fahrt, ebenfalls stark besucht; der Nordkanal, der Kanal von Lüttich nach Maastricht. Nur bei der flachen Bodengestaltung und dem großen Wasserreichtum war diese Kanalentwickelung möglich.

Rohprodukte. Landbau wird sehr sorgfältig betrieben, aber der Boden ist nur stellenweise dafür geeignet, und sein Ertrag ernährt die Bevölkerung nicht, daher regelmäßig Einfuhr. Viele Anstrengungen, um durch Dammbauten, Entwässerung und Drainieren Kulturland zu gewinnen, werden gemacht. Außer Getreide und Kartoffeln werden auch Handelspflanzen gebaut: Tabak, Krapp, Flachs, Rübsamen, Hopfen und Zichorien, verschiedene Sämereien u. s. f. Starker Anbau von Futterkräutern, blühender Gartenbau, hervorragende Blumenzucht. Viehzucht rationell und ungemein fleißig betrieben. Wichtig die durch alle Provinzen verbreitete Rindviehzucht, welche Butter und Käse für die Ausfuhr liefert. Die Zucht von Schafen, Ziegen und Schweinen ist geringer. Die Pferdezucht liefert tüchtige Arbeitstiere. Fischerei wichtiger Erwerbszweig, wenn auch nicht mehr so lebhaft betrieben, wie ehedem. Einst ernährte die Heringsfischerei circa 100000 Personen, jetzt konkurriert sie mit der schottischen und norwegischen Fischerei, doch behauptet der holländische Hering immer noch den besten Ruf. Man unterscheidet große und kleine Heringsfischerei. Die große Fischerei wird an schottischen und englischen Küsten, die kleine an den holländischen Küsten ausgeübt. Neben den Heringen werden auch Schollen, Thunfische, Steinbutten und andere Fischgattungen gefangen, Robben geschlagen und Walfischfang getrieben. An Waldungen fehlt es, so daß fast der ganze Holzbedarf eingeführt werden muß; Bergbau fast gar nicht. Torf in mächtigen Lagern wird massenhaft ausgebeutet. In den Fabriken wird er durch Steinkohle verdrängt, die aus Belgien, England und Preußen eingeführt wird.

Industrie. Die Niederlande sind kein Industriestaat, obgleich manche Industriezweige florieren. Am höchsten stehen jene Industrieen, welche mit der Schiffahrt und dem Seehandel in Verbindung stehen. Man zählt 6—700 Schiffswerften, davon etwa 150 für den Bau von Seeschiffen, welche durch ihre Solidität bekannt sind. (Amsterdam, Rotterdam, Zaardam, Dordrecht und Vlissingen.) In neuerer Zeit ist wegen des Eisenbahnbaues und der zunehmenden Eisenkonstruktion beim Schiffbau die Eisenindustrie lebhaft. Berühmt ist die holländische Leinenindustrie. Die Wollindustrie, früher wichtiger, erzeugt noch feine Tuche. An den Seeplätzen starke Fabrikation von Segeltuch und Tauwerk. Spezialität der holländischen Industrie ist die Papierfabrikation, ebenso Branntweinbrennerei mit starkem Export, Zuckerraffinerie und Tabakfabrikation. Ausgedehnte Gerberei, Gold- u. Silberwaren, Thonpfeifen noch nennenswert.

Handel. Der niederländische Handel hat immer noch einen großartigen Zug, obgleich er von seiner einstigen Höhe sehr herabstieg. Er ist im Innern auf den zahllosen Wasseradern, als auch über See ungemein thätig, wozu rationelle Zollgesetzgebung, Handelsverträge und dergl. viel beigetragen haben. Die Niederlande importieren hauptsächlich, teils zum eigenen Verbrauche, teils zur Wiederausfuhr, Kolonialwaren aus ihren Kolonieen, namentlich Kaffee, Zucker, Reis, Indigo und Zinn. Für den eigenen Bedarf werden Manufakturwaren und Steinkohlen aus England, Deutschland und Belgien, Getreide aus den Ostseeländern, Bau- und Schiffholz aus Norwegen und den Rheingegenden, Wein aus Frankreich eingeführt. Die wichtigsten Ausfuhrwerte sind Kolonialwaren, Tiere und tierische Nahrungsmittel, Spinnstoffe, Rohmetalle, Getreide, Garn, Droguen und Farbwaren. Die gesamte Einfuhr repräsentierte zuletzt einen Jahreswert von über 800, die Ausfuhr einen solchen von über 500 Mill. Gulden. Von eigenen Produkten exportieren die Niederlande: Gemüse, Vieh und Butter nach London, Fische und Käse. Die ausgeführten Kolonialwaren stammen nicht nur aus den niederländischen, sondern auch aus englischen Kolonieen und anderwärts her. Kaffee kommt fast ganz aus den ostindischen, nur zum kleinen Teil aus den westindischen Kolonieen, ebenso Rohzucker. Reis kommt weniger aus den niederländischen, als aus den englischen Kolonieen, Indigo aus Ostindien, Zinn ebendaher, speziell von den Inseln Banka und Billiton.

Die wichtigsten Verkehrsländer sind: Großbritannien, Deutschland, Belgien, Rußland, die Vereinigten Staaten, Frankreich und Java.

Verkehrsmittel. Neben den Wasserstraßen und Meeresküsten sind die Landverkehrsmittel lange zurückgeblieben; Eisenbahnbau wurde erst spät in Angriff genommen. Die wichtigsten Bahnen sind: die holländische Bahn; die niederländische Rheinbahn; die niederländische Zentralbahn; die holländische Staatsbahn. Die Flotte und der Schiffsverkehr steht nicht mehr auf der Höhe von ehedem. Die gesamte Handelsmarine umfaßt 634 Segelschiffe und 118 Dampfer. Die niederländischen Schiffe beteiligen sich auch lebhaft an der Frachtfahrt zwischen fremden Häfen. Wichtig ist die Binnenschiffahrt (Rhein). Der Rheinhandel gehört zu zwei Dritteilen der Stadt Rotterdam an. Regelmäßige Dampferlinien befahren den Rhein, die Maas- und die Schelde-Mündungen und gehen auch von Amsterdam und Rotterdam nach einer Reihe der wichtigsten Seeplätze.

Die Post enthält 1277 Bureaux. Die elektrische Telegraphie, teils vom Staat, teils von Privatunternehmungen getrieben, weist eine Länge von 7991 km auf, mit 26174 km Drahtlänge.

Unter den Kreditanstalten ist die bedeutendste die niederländische Bank, außerdem eine große Anzahl von Banken und Versicherungsgesellschaften aller Art.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

In **Nordbrabant: Hertogenbosch (Herzogenbusch)**, 27500 Einw., lebhafte Industrie in Gold- und Silberschmieden, Schmieden, Schuhmacherei, Zigarrenfabriken, Bierbrauereien, große Zimmerwerkstätten.

In **Geldern: Arnheim**, 51000 Einw., am rechten Rheinufer; gewerbfleißig; Handel mit Getreide, Vieh und Tabak; Speditionshandel.

In **Südholland: 's Gravenhage (Haag)**, 165000 Einw., Hauptstadt der Niederlande, bildet mit dem benachbarten **Scheveningen** eine Gemeinde, gehört zu den schönsten Städten der Niederlande; im allgemeinen mehr ein Luxusplatz als Produktionsplatz. **Delft**, 30000 Einw., von vielen Kanälen durchschnitten; Teppichfabrikation; Waffenfabrik. **Leiden (Leyden)**, 44000 Einw., alte und berühmte Stadt, am ältesten Rheinarme; Tuchindustrie; starker Handel mit Vieh und Viehprodukten. **Rotterdam**, 216000 Einw., die zweite Handelsstadt der Niederlande, an der Mündung der Rotte in die neue Maas. Zigarrenfabriken, Strohhutfabriken, Schiffswerfte, Branntweinbrennereien, Zucker- und Papierfabriken, Nadel-, Korkstöpsel-Fabriken, Kattundruckereien und dergl. Kommerziell ist Rotterdam seit der Trennung Hollands von Belgien ungemein rasch aufgeblüht. Seine Blüte verdankt es neben der Seeschiffahrt auch teilweise seinen Eisenbahnverbindungen. Die Stadt exportiert Weizen und ist der wichtigste Handelsplatz für Krapp und Genever, treibt auch starken Handel in Tabak, Flachs-, Lein- und Kleesaat, Butter und Käse, Kolonialwaren, Häuten und Bordeaux-Weinen. Direkte Dampferfahrten. Sitz der niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften. Börse, Banken und Versicherungsgesellschaften. Der lebhafteste Verkehr geht nach England, Belgien und den Rheinlanden. **Dortrecht**, 33000 Einw., die älteste und in kommerzieller Hinsicht die dritte Stadt der Niederlande, auf einer Maasinsel. Zuckerraffinerie, Tabak- und Farbenfabrikation, Leinen- und Baumwollweberei, Fischerei und Schiffbau. Seilerbahnen. Schiffahrt und Handel auf dem Rhein nach Deutschland. Hauptplatz der Niederlande für den Holzhandel.

In **Nordholland: Amsterdam**, 426000 Einw., eine der ersten Handelsstädte der Welt; bedeutendste Stadt der Niederlande. Große Docks mit riesigen Seeschleusen. Die Industrie ist lebhaft und mannigfach; weltberühmt die Diamantschleiferei. Gold-, Silber- und Kupferwaren; Zuckerraffinerieen in etwa 20 Etablissements; Tabak- und Zigarrenfabrikation in etwa 80—90 Etablissements; 26 Schiffswerften; Brennereien feiner Liqueure; Maschinenfabriken u. s. f. Hauptmarkt der Erde für Kaffee, außerdem ungemein wichtig für Kolonialwaren, Häute, Indigo, Zinn, Getreide, französische Rotweine, amerikanischen Tabak, Öl und Krapp. Einer der ersten Wechselplätze der Welt. Im Handel mit Staatspapieren nur von London und Paris übertroffen. Kaffee aus Ostindien, Zucker aus Ostindien, Brasilien, England und Frankreich. Thee aus Ostindien, Häute aus Java, Indigo aus Ostindien und Amerika, Reis aus Britisch-Ostindien, Getreide aus Rußland, Preußen und Nordamerika. Die Zahl der im Hafen verkehrenden Schiffe 13—1400 jährlich. Der Dampfbootverkehr ist in lebhaftem Aufschwung; Rheinschiffahrt nach Amsterdam trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen immer noch lebhaft. Der Zwischenhandel wird durch ein großes Entrepot mit Warenhäusern sehr befördert. Die Warenbörse der Stadt ist die hervorragendste auf dem Kontinent. Die Fondsbörse gehört mit zu den wichtigsten Europas. **Haarlem**, 53000 Einw. Im vorigen Jahrhundert viel bedeutender. Baumwollindustrie, Maschinenbau, Leinwand- u. Garnbleicherei, Tuch-, Spitzen- und Zwirnfabrikation, vor allem aber die großartigste Blumenkultur und bedeutendster Blumenhandel in Europa. Export hiervon nach allen Teilen der Welt. **Zaardam**, ehedem großartiger Schiffbau und Grönlandfischerei. Jetzt Papierfabrikation u. Holzsägerei.

In **Seeland: Vlissingen**, auf der Insel Walcheren. Starke Festung und Seehafen mit großartigen Schiffswerften, Docks, ausgedehnten Magazinen und anderen Marineanstalten. Bedeutender Schiffbau und Handel in Steinkohlen mit England, Belgien und Preußen. Wichtig für den Eilverkehr aus Deutschland nach London. Route über Vlissingen jetzt sehr beliebt.

In **Utrecht: Utrecht**, 87000 Einw., Hauptknotenpunkt des holländischen Eisenbahnnetzes am krummen Rhein, in einer für den Handel und die Schiffahrt ungemein günstigen Lage. Zigarren- u. Maschinenfabriken, Tuchwebereien, Kupfergießereien, Bleichen. Bedeutend als Marktplatz.

In **Friesland: Leeuwarden**, 31000 Einw., Leinenweberei, Papierfabrikation, Möbel- und Instrumentenfabrikation. Zentrum des Getreide- und Viehhandels von Friesland. **Harlingen**, wichtigste See- und Handelsstadt von Friesland; hat tiefen Hafen; regelmäßige Dampfschiffahrten nach Amsterdam, Hull und London.

In **Over-Yssel: Zwolle**, 27000 Einw., bedeutende Reederei und Schiffbau, Getreide-, Vieh- u. Fischhandel; Dampfschiffahrt. **Kampen**, Getreide- und Viehmärkte. Regelmäßige Dampfschiffahrten u. Handel rheinaufwärts.

In **Groningen: Groningen**, 57000 Einw., lebhafte Industrie. Starker Getreide- und Butterhandel. Das Flüßchen Hunse, für große Seeschiffe fahrbar, bildet unter dem Namen Reit-Diep Verbindung mit der Nordsee.

In **Limburg: Maastricht**, 32000 Einw., große Glas- und Krystallwarenfabrik. Getreide- und Transithandel. **Roermond**, ansehnliche Industrie. Lebhafter Handel.

Auswärtiger Besitz (ausführlicher bei den einzelnen Weltteilen). In Amerika: Curaçao, Aruba, St. Martin, Bonaire, St. Eustach, Saba und Surinam. In Asien und Australien: Java und Madura, West-Sumatra, Benkulen, Lampongs, Palembang, Banka, Billiton, Riouw, Borneo, Celebes, Amboina, Banda, Ternate, Menado, Timor (teilweise), Bali und Lombok, Neu-Guinea (teilweise).

Der ostindische Besitz liefert eine Mehreinnahme von etwa 10 Mill. Gulden im Jahre.

Großherzogtum Luxemburg

mit 2587 qkm und 211000 Einw., zum deutschen Zollverein gehörig, mit meist deutscher Bevölkerung.

Rohprodukte. Fleißiger Landbau erzeugt über den eigenen Bedarf. Obst- und Weinkultur; namhafte Viehzucht. Reichliche Waldungen. An Bergbauprodukten über 20 Mill. Ztr. Eisenerze. Auch Antimon, Blei, Kupfer, Salz.

Industrie. Eisenindustrie in mehreren großen Werken, Leinenweberei, blühende Lederindustrie; Handschuh- und Papierfabrikation.

Handel und Verkehr. Der Handel bringt Getreide, Vieh, Schinken, Eisen und Eisenwaren, Leder, Handschuhe und Papier zur Ausfuhr. An Verkehrsmitteln sind die luxemburgischen Eisenbahnen, 434 km (Luxemburg-Wilhelmsbahn), durch das Deutsche Reich übernommen. Der Telegraph umfaßt 419 km Linien. „Internationale Bank" in Luxemburg.

Hauptplätze: Luxemburg, 18000 Einw., Lederfabrikation, Eisengruben; Eisenhandel. **Esch**, Eisengruben; desgl. **Mersch**. **Echternach**, Wein- und Hopfenhandel.

= Königreich Belgien. =

Belgien mit 29457 qkm und einer Bevölkerung von 6,1 Mill. Einw., ist in Bezug auf seine geographische Weltlage unübertroffen; mitten zwischen den wichtigsten Kulturstaaten der Welt, am frequentesten Teile des Meeres. An der Küste und gegen die Niederlande fruchtbare Tiefebenen, reich bewässert; weiter südlich und östlich langsames Anschwellen des Bodens. Schelde für den Verkehr wichtig, teils wegen der Fruchtbarkeit der Uferlandschaften, teils wegen der geographischen Weltstellung und der überaus günstigen Beschaffenheit der Scheldemündung, die bei Antwerpen zur Flutzeit etwa 15 Meter tief und 100 Meter breit ist, so daß sie tief im Innern des Landes einen prächtigen Seehafen bildet. Die gesamten, schiffbaren Flußläufe des Königreichs betragen 952 km. Dazu reich entwickeltes Kanalnetz von 776 km Länge. Die bedeutendsten Kanäle sind: der Maas-Schelde-Kanal; der Kanal von Charleroi nach Brüssel; jener von Gent nach Brüssel.

Die Bevölkerung von Belgien besteht aus zwei scharf unterschiedenen Nationalitäten: Vlämen oder Flamänder, deutschen Stammes, sprechen ein entstelltes Deutsch-Holländisch; und die Wallonen, französischen Ursprungs, Sprache französisch.

Rohproduktion. Der Landbau hat glänzende Ausbildung erhalten; er beschäftigt etwa ein Viertel der Bevölkerung. Außer Getreidearten, Hackfrüchten und dergleichen werden auch Handelspflanzen und Gemüse gebaut, wenig Bodenfrüchte exportiert, am meisten Gerste und Mehl, während die Einfuhr für den eigenen Konsum bedeutend und im Steigen ist. Im Bereiche der Viehzucht hat sich die Hornviehzucht sehr gehoben und blüht in den flandrischen Provinzen. Export an Rindern und Schafen steigend. Waldungen stark gelichtet.

Belgien ist reich mit nutzbaren Mineralien ausgestattet, aus deren Ausbeute die blühende Industrie erwachsen ist. Das Land besitzt zwei reiche Steinkohlenbecken, die den zwanzigsten Teil der gesamten Fläche einnehmen. Von der ganzen Kohlenproduktion kommt etwa ein Dritteil zur Ausfuhr (meist nach Frankreich) im Werte von 107 Mill. Franken. Von anderen nutzbaren Mineralien sind Eisen, Blei und Kupfererze reichlich vorhanden und ihre Ausbeute im Zunehmen.

Industrie. Großartige Hüttenindustrie; zahlreiche und unübertroffene Fabriken für Maschinenbau, obenan die zu Seraing bei Lüttich. Belgien exportiert Maschinen. Auf gleicher Höhe steht die Fabrikation von Metallwaren (Waffenfabrikation von Lüttich und Umgebung). Nicht ganz auf der Höhe der englischen und deutschen Konkurrenz die Fabrikation von Messerwaren. Andere bedeutende Industriezweige sind Fabrikation von feuerfesten Baumaterialien und Gefäßen; Produktion und Export an Thonwaren, Porzellanwaren; die großartige Glasindustrie. Die Leinenindustrie, als ältester Industriezweig Belgiens, auch heute noch sehr bedeutend, durch etwa 30 große Maschinenspinnereien und zahlreiche Webereien vertreten. In feinen Linnen ist Belgien unübertroffen. Wollindustrie alter und berühmter Zweig des belgischen Gewerbfleißes. Ihr Hauptmittelpunkt Verviers (Tuchfabrikation). Luxusteppiche zu Tournay. Die Baumwollindustrie zuerst in Gent, welches Hauptsitz blieb, eingeführt. Weltberühmt und unerreicht die Spitzenindustrie (Brüsselerspitzen mit eminent zarten und feinen Mustern). Die Spitzenindustrie beschäftigt 130000 Arbeiterinnen; Produktion etwa 50 Mill. Strumpfwirkerei, Bänder- und Litzenfabrikation, Seidenindustrie, Bierbrauerei, Rübenzuckerfabrikation.

Handel. Durch glückliche Lage am Meere ist Belgien zu einem Lande internationalen Durchgangsverkehrs geschaffen. Der glänzende Aufschwung, den der belgische Handel in der letzten Zeit genommen hat, rivalisiert mit dem niederländischen. Die wichtigsten Verkehrsländer sind: Frankreich, England, die Niederlande, Deutschland und die Vereinigten Staaten. Unter den Einfuhrgegenständen sind Getreide, Holz, Wolle u. s. f. die wichtigsten; unter den Ausfuhrgegenständen: Kohle, Maschinen.

Verkehrsmittel. Gute Straßen in allen Provinzen. Binnenwasserwege dienen einem großen Teile des nationalen, auf der Schelde auch des internationalen Schiffsverkehrs. Belgien ist kein Seestaat; es betreibt seinen Seehandel meist mit Schiffen fremder Flaggen, und die eigentliche Handelsmarine hat seit 1839 fortwährend abgenommen. Sie zählt jetzt nur noch 10 Segelschiffe und 46 Dampfer. Die meisten gehören dem Hafen von Antwerpen an. Die jährliche Schiffahrtsbewegung stellt sich auf über 6000 ein- und ausgegangene Schiffe. Dampfschiffahrtskurse nach allen wichtigeren Häfen der Welt von Antwerpen aus.

Eisenbahnnetz von größter Dichtigkeit. Die wichtigsten Bahnen führen von Antwerpen nach Aachen, von der Scheldemündung nach Lüttich, von Ostende nach Namur; Durchgangslinie Paris-Brüssel-Rotterdam. Zentrum ist Brüssel. Gesamtlänge der belgischen Eisenbahnen 4728 km, meist Staatsbahnen.

Die Post expediert mit über 840 Bureaus 326 Mill. Briefe u. s. f. Das Telegraphennetz beträgt 7225 km Linien.

Von Geld- und Kreditinstituten sind wichtig die Nationalbank mit zahlreichen Filialen; die Bank von Belgien, der Crédit foncier und andere.

Die Zölle bei den meisten Waren nach Gewicht, Maß und Zahl, bei manchen auch nach dem Werte. Handelsgesetzbuch das französische. Börsen sind in den wichtigeren Handels- und Industriestädten.

Wichtigste Handelsplätze:

In **Brabant: Brüssel**, Hauptstadt, ohne Vorstädte 182000 Einw., an einem Zuflusse der Schelde und zwei Kanälen, in wohlbebauter, fruchtbarer Gegend, konzentriert in sich Politik, Bildung, Kunst und Wissenschaft des Landes, es ist auch hervorragende Stätte wirtschaftlicher Arbeit. Spitzenklöppelei berühmt; Fabrikation von Wollstoffen und Baumwollwaren; Luxuswagenbau; auch Papierfabrikation, Hüte, Nadeln, Schmuckwaren, Porzellan-, Fayence- und Glaswaren, die Lichterfabrikation, die Zuckerfabrikation, die Band-, Posamentier- und Bortenwaren, Handschuhe, Maschinenfabrikation, chemische Produkte, Teppiche und Lederwaren. Der Handel ist lebhaft. Durch

Vermittelung Antwerpens beteiligt sich Brüssel am Seehandel. Sitz zahlreicher Institute zur Förderung des Handels und Kredits. **Molenbeck-St. Jean**, große Werkstätten für Eisenbahnmaterial, Maschinenfabriken, Eisengießerei. **Löwen**, 40000 Einw., an der Dyle und Demer. Eisenbahnpunkt ersten Ranges. Für Bodenfrüchte und Öle wichtiger Markt. Fabrikation von Spitzen, Öl rc.

In **Antwerpen: Antwerpen**, 239000 Einw., einer der wichtigsten Seehandelsplätze der Erde am rechten Ufer der Schelde, welche sich hier fast zum Meeresarme erweitert und den größten Seeschiffen Zugang gewährt. Kanäle stellen Wasserverbindungen mit Rhein und Maas her. Der kommerzielle Einfluß der Stadt reicht weit ins Innere Europas und in transatlantische Länder. Der Konkurrenzkampf, den sie mit den rivalisierenden Städten Brügge, Rotterdam und Amsterdam führt, ist zu Gunsten Antwerpens entschieden. Sehr beträchtlich der Transithandel. Die Stadt ist ein kolossales Warenlager, von welchem überseeische Stapelartikel nach den europäischen Binnenstädten verteilt werden. Die wichtigsten dieser Stapelartikel sind: Baumwolle, Wolle und Flachs, Edelmetalle, Häute und Leder, Zucker, Kaffee, Thee, Tabak, Indigo, Reis, Getreide, Petroleum. Eigene Industrie bedeutend; Schiffbau. Die älteste Börse in Europa. Bedeutende Assekuranzinstitute, Banken und Handelsgesellschaften, regelmäßige Dampfschiff-Fahrkurse nach den wichtigsten Häfen. Großartige Docks, durch Schleusen mit der Schelde verbunden, umgeben von Magazinen, Kaufhallen und Packhäusern.

Mecheln (Malines), 51000 Einw., in fruchtbarer Gegend an der Dyle und dem Löwen-Antwerpener Kanal. Hauptknotenpunkt des Eisenbahnnetzes. Lebhafte Industrie: Flachs- und Hanfspinnerei, wollene Decken, Spitzen, Leinenwaren, Tapeten rc.

In **Ostflandern: Gent (Gand)**, 154000 Einw., an der Schelde, durch den Kanal von Terneuzen mit dem Meere verbunden. Jetzt noch der erste Platz des Landes für Leder und Baumwollenzeuge. Starker Handel.

In **Westflandern: Brügge (Bruges)** mit 51000 Einw., an mehreren Kanälen; Hauptknotenpunkt von Eisenbahnlinien; von Antwerpen weit überflügelt. Erzeugung von Spitzen, Leinwand, Damast, Baumwoll- und Wollstoffen, Leder, Tabak, Stärke, Seife, Stickereiwaren. Schiffbau lebhaft. Handel mit Leinwand und Landesprodukten. **Ostende**, 25000 Einw., der zweite Seeplatz des Landes, mit einem guten Hafen. Eilverkehr zwischen London und dem Kontinent. Treibt Schiffbau, Seefischerei (Ostender Austern), Seilerei, Handel. Dampfschiffahrtsunternehmungen. Seebad. **Cortryk (Courtrai)**, 30000 Einw., berühmt durch Tafelleinen. Vorzügliche Bleichen; Handel in Flachs- und Leinenwaren.

In **Hennegau: Mons (Bergen)**, 26000 Einw. Industrie. In der Nähe die ergiebigsten Steinkohlenreviere. Handel. Börse.

In **Namur: Namur (Namen)**, 31000 Einw. In der nächsten Umgebung Kohlen- und Eisenminen. Berühmte Messerschmiedwaren.

In **Lüttich: Lüttich (Liège)**, 153000 Einw., an der Maas, eine der industriellsten und thätigsten Städte des europäischen Kontinents. Die reichen und musterhaft betriebenen Kohlenlager der Gegend ziehen sich bis unter die Stadt, so daß Grubengänge unter den Straßen und der Maas liegen. Fabrikation von Waffen, worin Lüttich unübertroffen, Geschützen, Maschinen, Eisenbahnschienen, Lokomotiven, Dampfbooten. Daneben bestehen großartige Blei- und Kupferschmelzen, Eisengießereien, Zink- und Blechhütten, Walzwerke. Industrie in Stahl-, Eisen-, Gold-, Silber- und Quincailleriewaren, Nägeln, Nadeln, Werkzeugen, Tuch- und Baumwollwaren rc. Schwunghafter Handel. Steinkohlenexport.

Seraing, an der Maas, mit 34000 Einw., eine halbe Stunde von Lüttich; mit großartigen Fabrikanlagen, einem der berühmtesten Etablissements der Welt. Steinkohlengruben, Hütten, Hochöfen, Puddel-, Schweiß-, Weiß- und Röstöfen, Schmiedefeuer, Messinggießerei, Dampfkesselwerkstätten für Lokomotivbau und den Bau anderer Maschinen, Drehereien, Tischlerwerkstätten, Modelliersäle, Gruben, Walzwerke, Gießereien und mechan. Werkstätten sind durch Eisenbahnen verbunden. Kanal in die Maas.

Verviers, 50000 Einw., besteht fast nur aus Fabrikgebäuden und aus den Wohnungen der Arbeiter und Fabrikanten. Zentrum der großartigsten Tuch- und Kaschmirindustrie des Kontinents. Über 50 Tuchfabriken.

Das Königreich Dänemark.

Allgemeine Lage ist für den Weltverkehr günstig, leidet aber durch die schwierige und gefährliche Beschaffenheit der Küsten. Der Flächeninhalt (ausschl. Faröer, Island und Grönland) beträgt 38279 qkm. Das Meer um die Küste ist seicht und gefährlich. Die Bevölkerung von 2,2 Mill. Einw., germanischer Abstammung; die Sprache die dänische; Angehörige fremder Nationen spärlich. Städte sind mit Ausnahme der Hauptstadt wenige und kleine vorhanden.

Rohprodukte. Jetzt gehört Dänemark zu den bestkultivierten Ackerbaustaaten, kann mehr Bodenfrüchte produzieren als es selbst bedarf. Über Bedarf werden Getreide, Hülsenfrüchte, Ölpflanzen gewonnen. Viehzucht vorzüglich: Pferde und Rindvieh, namentlich letzteres, sowie Viehprodukte werden exportiert. Auch Schafe und Schweine über Bedarf. Fischerei wichtig, aber gefahrvoll, deckt nicht den einheimischen Bedarf. Waldungen sind sehr verwüstet, so daß bedeutende Holzmengen eingeführt werden müssen. Von der See ausgeworfener Seetang wird als Brennmaterial u. s. w. verwendet. Bergbau fehlt, ebenso Salz. Ausgedehnte Torflager.

Industrie. Ihr fehlt es an Arbeitskräften und Kapitalien; auch hat die Bevölkerung mehr Vorliebe für Landbau als für Industrie. Besser als die Großindustrie ist das Kleinhandwerk vertreten. Tuch- und Segeltuchfabriken, Handschuhfabrikation für den Export, Branntweinbrennerei, Brauerei, Gerberei, Seilerwaren, Zucker und Tabak sind die wichtigsten Industriezweige. Für Schiffbau bestehen mehrere Werften. Der Hausfleiß arbeitet in ausgedehnter Flachsspinnerei.

Handel. Dänemark erscheint als Mittelglied zwischen der Nord- und Ostsee und unterhält lebhaften Verkehr mit den an diesen Meeren gelegenen Ländern, auch mit Frankreich, Westindien und Südamerika. Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind: Getreide, Mehl, Tiere und Viehprodukte. Einfuhrartikel sind vorzugsweise Fabrikate. Die wichtigsten Verkehrsländer sind Deutschland, England, Schweden und Norwegen.

Verkehrsmittel. Außer der Seeküste und einigen Kanälen bestehen vortreffliche Landstraßen und ein genügendes Eisenbahnnetz. Die Gesamtlänge der Eisenbahnen beträgt 2009 km in Betrieb. Die dänische Handelsflotte beträgt (1892) 3254 Segelschiffe und 353 Dampfer. Mehrere Dampfschiff-

fahrtsgesellschaften vermitteln den Verkehr mit den Nachbarländern. Das Telegraphennetz hat eine Länge von 5911 km Linien.

Eisverkehr über den großen Belt ungefähr in jedem andern Jahre.

Kredit. Unter den Bankinstituten des Landes steht die dänische Nationalbank in Kopenhagen mit mehreren Filialen obenan. Daneben andere Banken.

Wichtigste Handelsplätze:

Auf **Seeland: Kopenhagen** mit **Frederiksborg** rc., 320000 Einw., die wichtigste Stadt des Landes, eine der schönsten Europas. Vorzüglicher Hafen, einer der besten in Europa, hat wesentlich das Emporblühen der Stadt ermöglicht. Die Industrie vertreten durch Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, Zucker- u. Tabakfabriken, Eisengießereien und Maschinenbau, Schiffbau; Handschuh-, Baumwoll-, Seiden- und Lederfabriken. Eine der bedeutendsten europäischen Handelsstädte. Einfuhr von nordischen Produkten, Fischwaren, Thran. Ausfuhr dänischer Ackerbau- und Viehprodukte; Börse, Bankinstitute. Eisenbahngesellschaft, Telegraphen-Aktiengesellschaft, Fischhandelsgesellschaft rc. Dampferfahrten. **Helsingör**, an der schmalsten Stelle des Sundes, Überfahrt.

Auf **Jütland: Aalborg**, 20000 Einw., am südlichen Ufer des Limfjords; Fabriken und Handel. **Viborg**, die älteste Stadt Jütlands; Ackerbau und Binnenhandel. **Aarhuus**, bedeutendste Stadt Jütlands, 33000 Einw. Gewerbfleißig. Lebhafter Handel.

Auf **Fünen: Odense**, 30000 E., Gewerbe; Seehandel.

Auf **Bornholm: Rönne**; Fischerei; Seehandel.

Die Faröer, eine im Nordatlantischen Ozean gelegene Gruppe von 17 bewohnten und mehreren unbewohnten Inseln, mit zusammen 13000 Einw., Haupterwerbszweig: Zucht der Schafe, deren gegen 80000. Die Küsten reich an Wasservögeln.

Insel Island, mit 70000 Einw., vulkanisch und felsig. Reich an guten Häfen. Das Innere ein großes, ödes Bergplateau. Haupterwerbszweig Viehzucht. Etwa 700000 Schafe. Pferde etwa 33000, klein, aber schnell und dauerhaft. Mangel an Brennmaterial. Jagd und Vogelfang. Fischfang sehr ergiebig; Hauptfisch ist der große Dorsch. Industrie beschränkt. Der Handel exportiert gesalzene und getrocknete Fische, Thran und andere Fischprodukte, Salzfleisch, Talg, Schafwolle, Federn und Vögel.

Einzige Stadt der Insel **Reikijavik**, mit etwa 1400 Einw., ohne Hafen, aber mit gutem Ankerplatz.

Die Kolonieen Dänemarks bestehen aus Grönland, wo das dänische Gebiet von 10000 Seelen bewohnt ist, sowie aus den dänischen Antillen: St. Croix, St. Thomas, St. John mit zusammen 34000 Einwohnern.

Das Königreich Schweden

mit 450574 qkm und $4{,}_8$ Mill. Einw. In seinen wirtschaftlichen Verhältnissen von seiner nördlichen Lage wesentlich beeinflußt. Kommerziell ist diese Lage ungünstig; die Ostsee abgelegenes Binnenmeer; die Verbindungen mit der Nordsee schwierig. Ländliche Bevölkerung vorwiegend; Auswanderung stark. Die Bewässerung ist eine sehr reichliche. Die Seeen sind für den Verkehr wichtiger als die Flüsse, namentlich das System der Seeen Mälar und Hjelmar; der Wettersee mit seinem Ausflusse Motala und der Wenersee mit seinem Ausflusse Göta-Elf. Diese Wasserwege sind vermehrt und verbessert durch Kanalbauten (Göta-Kanal, Karlsgraben, Trollhätta-Kanal).

Rohproduktion. Der Ackerbau wird rationell betrieben. Im Süden des Landes am ausgedehntesten. Hier findet auch Ausfuhr statt. Das mittlere Schweden erzeugt größtenteils den eigenen Bedarf und selbst im Norden wird dem Lande das Mögliche abgerungen. Roggen für die eigene Konsumtion, Hafer für die Ausfuhr. Die meisten anderen Bodenfrüchte decken nicht den Bedarf. Wichtig die Viehzucht, wobei aber der Viehstand hinter der Vermehrung der Bevölkerung zurückbleibt. Die Einfuhr übersteigt noch immer die Ausfuhr. Ein Haupterwerbszweig die Waldwirtschaft. Das Holz teils von der einheimischen Industrie verarbeitet, teils Ausfuhr. In den inneren Teilen des Landes haben die Wälder erst seit neuerer Zeit mit Verbesserung der Verkehrswege Wert erhalten.

Der Bergbau ist wichtig und alt. Die Produktion an Eisenerzen, an welchen die schwedischen Berge unerschöpflichen Reichtum besitzen, in steter Zunahme, leidet nur unter dem Mangel an Steinkohlen und den gesteigerten Holzpreisen. Das wichtigste Mineral nach dem Eisen ist Kupfer, in uralten und weltberühmten Gruben (zu Falun) gewonnen. Auch Zink, Silber, Kobalt, Nickel, Schwefel, Vitriol, Alaun und Bleierde. An Steinkohlen besteht Mangel, doch existiert ein Kohlenfeld in der Provinz Schonen, welches für das Land wichtig werden kann, obgleich die Kohlen nur mittelmäßig sind; ausgedehnte Torfmoore.

Jagd und Fischerei nicht mehr so ergiebig wie ehedem. Die Jagd ist jetzt ins Innere des Landes zurückgedrängt, im Norden noch Überfluß an Wildbret. Raubtiere in bedeutender Abnahme, Pelztiere selten. Die Fischerei ist für Schweden nicht so wichtig wie für Norwegen; die westliche Küste reich an Fischen. Desgleichen die Binnengewässer. Die Erträge reichen für den Bedarf nicht hin.

Industrie. Die industriellen Gewerbe haben große Fortschritte gemacht. Eisenindustrie, Schiffbau, Holzverarbeitung hervorzuheben. Weltberühmte Zündhölzchenfabrikation. Hausindustrie sehr bedeutend, veranlaßt durch die langen Winter, welche die Landbevölkerung nötigen, Geräte, Geschirre, Kleider, Bänder, Möbel, sogar Metallgeräte selbst herzustellen. Branntweinfabrikation ist lebhaft.

Handel. Der Binnenhandel wird durch die Natur des Landes wenig begünstigt. Der Handel zwischen den nördlicheren Landesteilen ist auf den Seeweg angewiesen; auch der Handel mit Norwegen nimmt größtenteils den Weg über Meer. Für den auswärtigen Handel ist die Lage günstiger und ist derselbe lebhaft mit den russischen und deutschen Ostseeplätzen, mit Hamburg und Bremen, den Niederlanden, England und Frankreich.

Der lebhafteste Verkehr richtet sich nach England.

Die Ausfuhr unbearbeiteten Holzes erreicht über $^1/_3$ des Einfuhrwertes. Metalle und Eisen

insbesondere werden meist über Gotenburg und Stockholm ausgeführt, Getreide dagegen von der Westküste, Vieh aus Malmö, Gotenburg ꝛc.

Verkehrsmittel. Für die Hebung des Verkehrs ist alles mögliche gethan. Im Süden ein dichtes Netz von Landstraßen, die im Norden spärlich sind. Das Eisenbahnnetz geht von Stockholm aus, findet Verzweigungen zwischen den großen Seeen und sendet Ausläufer nach der norwegischen Grenze, dem Kattegat, Sund und nach Ostseehäfen. Die Gesamtlänge beträgt (1891) 2742 km Staatsbahnen und 5537 km Privatbahnen.

Die Handelsflotte betrug (1891) 2858 Segelschiffe und 1016 Dampfer.

Die Zahl der Postanstalten beträgt über 2300. Der Staatstelegraph hat eine Länge von etwa 8800 km Linien. Kabel vermitteln den submarinen Telegraphenverkehr.

Kredit. Die Banken sind Zettel- oder Privatbanken, einer Staatskontrolle unterworfen, teils Filialbanken der Reichsbank, teils sog. anonyme Banken; wichtigstes Kreditinstitut die Reichsbank.

Wichtigste Handelsplätze:

In **Svea Rike**: **Stockholm**, Haupt- und Residenzstadt, 250000 Einw., am Ausfluß des Mälarsee in die Ostsee. Einfahrt in die Stadt von See aus schwierig. Hauptsitz der schwedischen Industrie, hat etwa die Hälfte des schwedischen Handels in den Händen, begünstigt durch vortreffliche Lage und gute Häfen an der Salzsee und dem Mälar. Exportiert Eisen, Holz, Hafer, Erz, Feldspat; Reichsbank, Sparbank und andere Banken; Seeassekuranzkompagnie u. s. f. **Upsala**, uralte Stadt mit 20200 Einw., Mittelpunkt des wissenschaftlichen und kirchlichen Lebens. **Dannemora**, eines der berühmtesten Eisenwerke der Welt; der Abbau der Eisenerze meistens in offenen Gruben. **Nyköping**, Hafenstadt; lebhafter Handel; in der Nachbarschaft Baumwollspinnerei, Papierfabrikation und Hüttenindustrie. **Eskilstuna**, am Abfluß des Hjelmarsees in den Mälarsee; Fabrikstadt mit den bedeutendsten Eisen- und Stahlschmieden des Landes. **Falun**; dicht bei der Stadt das berühmte uralte Kupferwerk; jährlich werden 2500 Schiffspfund Kupfer gewonnen. Die ganze Gegend voll Kupferschmelzen.

In **Göta-Rike**: **Malmö**, am Sund, mit künstlich geschaffenem, sicherem Hafen; Eisenbahnendpunkt; Industrie und Handel; lebhafter Verkehr nach Dänemark und Deutschland; 49000 Einw. **Lund**, 15000 Einw., gewerbfleißig; Handel. **Helsingborg**, Küstenstadt an der schmalsten Stelle des Sundes; treibt lebhaften Handel nach Dänemark; 20000 Einw.; in der Nähe die einzigen Steinkohlenfelder Schwedens. **Ystad**, Küstenstädtchen, mit unbedeutendem Hafen, aber lebhaftem Handel; Dampfschiffsverbindungen. **Carlskrona**, 20000 Einw., mit prächtigem, sicherem Kriegshafen. **Carlshamm**, an der Ostsee, mit sicherem und befestigtem Hafen; gewerbfleißig. **Jönköping**, 20000 Einw., am südlichen Ende des Wettersees; Fabriken, worunter eine weltberühmte Zündholzfabrik. **Kalmar**, Küstenstadt, 12000 Einw., auf der Insel Quarnholm; hat guten Hafen; Gewerbthätigkeit; blühender Handel. Insel **Oland**, durch den Kalmarsund von Schweden getrennt; Alaungruben, Fischerei und Schiffahrt wichtig. **Norrköping**, 33000 Einw., an der Motala; nächst Stockholm erste Fabrikstadt; Tuchfabriken; Handel, Schiffahrt und Schiffbau; Verkehr mit Deutschland im Wachsen; Schiffsverkehr nach England und Deutschland; ausgeführt werden Metallwaren, Hafer, Holz. **Göteborg (Gotenburg)**, 106000 Einw., zweite Stadt, von schiffbaren Kanälen durchschnitten; Mündung der Göta-Elf bildet hier einen vortrefflichen Hafen; lebhafte eigene Industrie in Zucker, Baumwolle, Segeltuch, mechanischen Werkstätten, Schiffbau; Handel, der mit dem von Stockholm rivalisiert; Heringsfang. **Wisby**, lebhaftes Handelsstädtchen an d. Westküste d. Insel Gotland.

In **Norrland**: **Gefle**, 24000 Einw., Schiffswerfte und gegen 100 eigene Schiffe; ausgeführt werden Eisen und Holz.

Das Königreich Norwegen.

Das Königreich Norwegen mit 325285 qkm und einer Bevölkerung von fast 2 Mill. Einwohnern umfaßt den nordwestlichen Teil der skandinavischen Halbinsel. Die Lage dieses Landes, als des nördlichsten Europas, ist für jene wirtschaftlichen Zweige, die von klimatischen Verhältnissen abhängen, möglichst ungünstig. Kommerziell dagegen ist die Nachbarschaft des Atlantischen Ozeans günstig und ließ lebhafte Verbindung mit dem großen Weltverkehr erwachsen.

Rohproduktion. Dem Bodenanbau sind durch das Klima unüberwindliche Schranken gesetzt und deshalb starke Getreideeinfuhr nötig. Die einheimische Ackerbauproduktion deckt etwa $^1/_2$ des Bedarfs. Überdies sagt der Ackerbau dem Volke nicht zu; Holzhandel, Fischerei und Schiffahrt sind lohnendere Beschäftigungen. In den höher gelegenen Landesteilen bildet die Viehzucht einen wichtigen Erwerbszweig, obwohl sie auch den inländischen Bedarf nicht deckt. Die Tiere finden im Sommer auf den Bergweiden gute Nahrung, werden aber im Winter erbärmlich gehalten.

Die Wälder sind neben der Fischerei die ergiebigste Quelle des Volkseinkommens; allerdings in der letzteren Zeit mit solcher Wut ausgebeutet, daß sie schon sehr verwüstet sind, namentlich im Westen, wo sie für das Bedürfnis des Landes nicht mehr ausreichen und die Entwaldung schon auf das Klima wirkt. Das Holz wird meist zu Brettern, Balken und Planken verarbeitet und so exportiert; namentlich an den schiffbaren und flößbaren Flüssen hat der Holzhandel große Wohlhabenheit verbreitet. Die Holzausfuhr ist mit einem ziemlich hohen Ausfuhrzoll belastet. An Wild finden sich noch Pelztiere und viel Geflügel, unter welchem die Eidergänse wertvolle Daunen zur Ausfuhr liefern.

Die ergiebigste Erwerbsquelle für das Land ist die seit mehr als 1000 Jahren an der Westküste betriebene Fischerei. Die Fischschwärme sind niemals ausgeblieben, weshalb man annehmen darf, daß sie auch immer wieder kommen werden. Der Fischhandel datiert schon aus dem 15. Jahrhundert und beschäftigt die Fischerei jetzt 150—200000 Menschen. Von besonderer Wichtigkeit ist der Stockfischfang, der hauptsächlich an der Inselkette der Lofodden ganz systematisch betrieben wird. Die Fische kommen unter verschiedenen Namen in den Handel, teils an der Luft getrocknet als Stockfische, teils auf den Klippen getrocknet als Klippfische, teils bloß gesalzen als Laberdan. Auch die Heringsfischerei ist sehr bedeutend und Hauptplatz für den Handel mit Heringen Bergen. Im Eismeere wird von Norwegern Robben- und Walfischfang betrieben.

Neben Fischerei und Waldnutzung ist auch der Bergbau wichtig, leidet jedoch unter Abnahme des Holzes. Eisen findet sich namentlich in den südlichen Landesteilen; Kupfer wird zumeist im Norden des Gebirges gewonnen, wo Röraas das bekannteste Werk. Der Silber-Bergbau namentlich in den Werken zu Kongsberg, ehedem hochberühmt; auch Schwefelkies und Nickel; letzterer in großen Mengen. Steinkohlen nur wenig vorhanden. Große Torflager können bei zunehmendem Holzmangel wichtig werden.

Industrie. Die Industrie ist gering, weil Fischerei, Waldwirtschaft, Bergbau und Schiffahrt dem Spekulationsgeiste hinreichendes Feld bieten. Es werden daher fast alle Fabrikate eingeführt. Für den Export arbeitet nur die Holzindustrie und die Bierbrauerei. Wichtig ist auch der Schiffbau.

Handel. Von der Natur des Landes auf die Seefahrt angewiesen, hat das norwegische Volk den Handel in glänzender Weise ausgebildet und nimmt jetzt unter den seefahrenden Nationen eine der ersten Stellen ein. Einfuhr und Ausfuhr sind stark im Steigen. Die wichtigsten Einfuhrartikel sind: Getreide, Mehl, Manufakturwaren, Rohstoffe und Maschinen, auch Kolonialwaren. Die bedeutende Steigerung des Ausfuhrwertes hat ihren Grund hauptsächlich in der Holzausfuhr u. den erhöhten Holzpreisen. Ein spezieller Artikel der norwegischen Ausfuhr, der immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist Eis.

Verkehrsmittel. Für den Landverkehr bieten die langen Winter und die hohen Paßübergänge bedeutende Schwierigkeiten. An Eisenbahnen hat man, wie in Schweden, normalspurige und schmalspurige. Die norwegischen Bahnen sind mit möglichster Berücksichtigung für die gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse gebaut; die Stationen äußerst einfach. 1891 waren 1562 km in Betrieb.

Mit Ausnahme Griechenlands ist Norwegen mehr als ein anderes europäisches Land auf den Seeverkehr angewiesen. Die Handelsflotte hat seit dem gegenwärtigen Jahrhundert in erstaunlicher Weise zugenommen und betrug (1891) 7432 Schiffe. Die Dampferflottille zählt schon allein über 670 Schiffe. In Bezug auf Qualität sind die Schiffe minder gut als die schwedischen, weil sie vorzugsweise für den Holztransport gebaut werden; die Mannschaft aber gehört zu den besten Seeleuten der Welt. Vorzügliches Lootsenwesen. Die norwegischen Schiffe besorgen nicht nur Ein- und Ausfuhr des eigenen Landes, sondern übernehmen auch Frachten in fremden Meeren. Längs der Küste regelmäßige Dampfschiffahrt im Sommer; 13 Binnenwasser werden mit Dampfern befahren.

Die Post zählt 1541 Bureaus; der Telegraph eine Länge von 9170 km Linien.

Einzelne Handelsplätze:

Christiania, Hauptstadt, am innersten Ende des gleichnamigen Fjords, 148000 Einw. Baumwollspinnereien, Webereien, mechanische Werkstätten, Papier- und Ölmühlen, Seifensiedereien, Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, viele Sägemühlen. In Bezug auf den Handel ist Christiania bei der Einfuhr der erste, bei der Ausfuhr nächst Bergen der zweite Platz des Landes. Hafen groß und sicher, aber während des Eises 3—4 Monate unzugänglich. Dampferverbindungen. Norwegische Bank, Nationalbank, Kreditkasse, Bank von Christiania, Börse 2c.

Frederikshald, 11000 Einw., Kaufstadt am Idefjord und dem Frederikshalder Kanalsystem; Holzexport. **Frederikstadt**, 12000 Einw., Kaufstadt und Eisenbahnstation, an der Mündung des Glommen. Holzhandel. **Lillehammer**, Kaufstadt am Mjösen-See. Lebhafter Dampfschiffsverkehr. **Drammen**, Kaufstadt, 20000 Einw., mit großartigem Holzexport (Bretter), Eisenhandel, Schiffswerfte, Segeltuchfabrikation. Guter Hafen. **Kongsberg**, Bergstadt; berühmte Silberminen. **Laurvig**, 10000 Einw., Kaufstadt am gleichnamigen Fjord; lebhafter Schiffsverkehr. **Arendal**, Kauf- und Seestadt an der Mündung der Nid-Elf. **Christianssund**, an der Mündung der Torrisdal-Elf in das Skager-Rak, mit 12000 Einw., Schiffswerfte; guter Hafen; Fischerei, Schiffahrt und Handel; exportiert Waldprodukte und Fischwaren. Dampferverbindungen. **Stavanger**, Kaufstadt mit 22000 Einw., 2 Häfen, exportiert vorzugsweise Heringe. **Bergen**, 53000 Einw., noch der wichtigste Platz für den Fischhandel, in der innersten Bucht des Byfjord, mit sehr gutem, aber schwer zugänglichem Hafen. Über 600 eigene Schiffe, hauptsächlich für den Fischexport. Dampfschiffsverkehr. **Throndhjem (Drontheim)**, älteste Stadt Norwegens, 25000 Einw., Reepschlägereien, Tabakfabriken, Brauereien, Schiffbau. Lebhafter Seehandel. Export von Fischen, Thran, Teer, Brettern, Kupfer. Dampferverbindungen. **Röraas**, interessante Bergstadt. Berühmtes und sehr ergiebiges Kupferwerk. **Tromsö**, Kaufstadt, auf der gleichnamigen Insel; bedeutender Handel. **Hammerfest**, 2000 E., nördlichste Stadt Europas, Dampferstation.

Das Königreich Spanien.

Das Königreich Spanien mit den balearischen und kanarischen Inseln, zusammen 504552 qkm und (1888) 17,5 Mill. Einw., hat eine äußerst günstige Weltlage, in Berührung mit zwei frequenten Meeren.

Die spanischen Flüsse haben reißenden Lauf und sind deshalb gar nicht oder nur auf kurze Strecken schiffbar. So wird der Minho erst 5 Meilen oberhalb seiner Mündung schiffbar, der Duero in Spanien gar nicht befahren, ebensowenig der Tajo und Guadiana. Der Guadalquivir ist bis Sevilla aufwärts großen Seeschiffen zugänglich. Der Ebro ist im ganzen schmal; für die Schiffahrt nur wenig brauchbar. Es besteht keine Möglichkeit, die Flüsse selbst fahrbar zu machen.

Rohproduktion. Die Landwirtschaft ist bei weitem der wichtigste Erwerbszweig und beschäftigt 5/7 der Bevölkerung. Die Verschiedenartigkeit von Klima und Boden gestattet auch den Anbau sehr mannigfacher Produkte. Der Betrieb ist noch primitiv und ein ersprießlicher Absatz der Bodenfrüchte wegen mangelhafter Verkehrsmittel schwierig. Seit neuerer Zeit lebhafter Aufschwung, vor allem in Katalonien. Großartige Bewässerungsanstalten, die noch von den Mauren herrühren, werden jetzt wieder benützt. Getreide wird fast in allen Landesteilen angebaut, Weizen ist das wichtigste, und die Gesamterträge an Getreide im Steigen. Seit 1850 wird Weizen und Mehl exportiert. Hülsenfrüchte sind eine Spezialität der spanischen Bodenproduktion. Gemüse und Gartenfrüchte werden massenhaft produziert und sind teilweise jetzt schon Exportgegen-

stände. Auch die Produktion an Obst und Südfrüchten ist sehr bedeutend, arbeitet für Export. Unter den Handelspflanzen ist die wichtigste der Ölbaum, der Ölexport ist Jahr für Jahr ziemlich wechselnd. Hanf und Espartogras wird exportiert. Hochwichtig ist der Weinbau. Es wird sowohl Wein als auch Essig, Branntwein und Trauben exportiert. Am besten gedeiht der Wein am Mittelländischen Meere. Dort sind der Xeres und Malagawein, der Benicarlo und Alicante aus Valencia, der Malvasier von Sitjes, der Tinto aus Aragonien die berühmtesten Sorten. Der Anbau des Weinstocks wie das Keltern sind noch mangelhaft; exportiert werden nur die südspanischen Weine, von welchen der Xeres als Sherry nach England, der Malaga nach Westindien und Südamerika geht.

Die Tierzucht ist ebenfalls eine Hauptquelle des Volkswohlstandes. Pferdezucht ist nach längerem Verfall wieder in Aufschwung; namentlich das andalusische Pferd berühmt. Maultiere und Esel in vorzüglicher Qualität und großen Massen; Hornvieh hauptsächlich in den nördlichen Provinzen. Die ehedem hochberühmte Schafzucht ist mehr und mehr in Verfall geraten. Ziegen werden mehr als in irgend einem andern europäischen Lande gezüchtet; ihre Felle massenhaft exportiert. Auch die Schweinezucht liefert Produkte zur Ausfuhr. Seidenzucht in Valencia. Die Fischerei ist nicht ohne Bedeutung.

Der 5. Teil des Landes ist mit Wald bestanden, welcher allerdings sehr vernachlässigt ist.

Kein Land Europas ist reicher an mineralischen Schätzen als Spanien. Bei den Unternehmungen ist belgisches, englisches und deutsches Kapital stark beteiligt. Eisen in den nördlichen Provinzen. Blei ist einer der wichtigsten Gegenstände des spanischen Bergbaues und liefert zur Zeit ein Viertel der Gesamtproduktion der Erde aus über 700 Gruben. An Quecksilber ist Spanien reicher als irgend ein europäisches Land. Weltberühmt die Gruben von Almaden. Auch Kupfer ist hochwichtig, und stehen hier namentlich die Minen von Rio Tinto obenan. Zink ebenfalls in Massen vorhanden; Silber nicht mehr so massenhaft wie im Altertum, doch existieren noch über 2000 Silbergruben. Gold nur wenig. Steinkohlen noch nicht hinreichend ausgebeutet. Schwefel in Menge; die Salzproduktion wird in Europa nur von der österreichischen übertroffen.

Industrie. Spanien ist noch kein Industrieland; seit Jahrzehnten aber ist die industrielle Entwickelung gefördert worden; Einfuhr von Maschinen und Maschinenteilen, von Rohbaumwolle; der Steinkohlenkonsum stark zunehmend. Ebenso die Zahl der Gewerbetreibenden. Den wichtigsten Zweig der spanischen Industrie bildet die Baumwollindustrie (Katalonien). Die Schafwollindustrie entspricht nicht der Menge und Güte des Rohstoffes. In der Leinen- und Hanfindustrie Handspinnerei noch allgemein. Seidenindustrie in Katalonien und Valencia, Metallwarenindustrie in den baskischen Provinzen; Messerwaren und blanke Waffen aus Toledo haben ihren alten Ruf bewahrt. Lederindustrie in großartigen Gerbereien in Katalonien und Cordova; die Papierfabrikation in Katalonien. Die Tabakfabrikation ist wie auch der Tabakverkauf Staatsmonopol. Starker Schleichhandel mit ausländischen Zigarren.

Handel. Für den inländischen Handel bildet Madrid das Zentrum. Seine Hauptgegenstände sind Viktualien, Wein, Südfrüchte u. s. w. Er ist am lebhaftesten in den baskischen Provinzen. Der inländische Großhandel beschäftigt sich damit, die Rohprodukte des Landes zu sammeln und in den größeren Handelsplätzen zu konzentrieren. Der äußere Handel ist lebhaft im Steigen begriffen; die Einfuhr stets größer als die Ausfuhr. Unter den Ländern, mit welchem Verkehr getrieben wird, stehen Frankreich und Großbritannien bei weitem obenan. Haupteinfuhrartikel sind Baumwolle, Zucker, Maschinen, Fische, Chemikalien, Kohlen, Holz, Häute; Hauptausfuhrartikel: Wein, Blei, Eisen, Kupfer, Früchte, Mehl, Getreide. Die nationale Konsumtion hält sich in bescheidenen Grenzen. Eigentlicher Luxus wird wenig getrieben. In Bezug auf das Zollwesen ist man in neuerer Zeit vom System der Absperrung zum Schutzzollsystem übergegangen und hat vielfach Zollermäßigungen eingeführt. Dem Handelsrechte liegt der französische Code de commerce zu Grunde.

Verkehrsmittel. Straßenbau blieb bis in die neueste Zeit arg vernachlässigt. Auch im Eisenbahnbau blieb Spanien lange zurück, und als man endlich Eisenbahnen baute, geschahen die Fortschritte nur langsam. 1890 standen 9774 km in Betrieb. Weitere Linien wären dringend nötig, um das spanische Bahnnetz zu vervollständigen. Die Post, seit 1848 gründlich reformiert, zeigt steigenden Briefverkehr; 2929 Bureaux. Das Telegraphennetz besteht aus 25257 km Linien.

Die Zeit, da Spanien zu den ersten Seestaaten der Welt gehörte, ist lange vorüber, und erst in neuester Zeit wieder Aufschwung im spanischen Seewesen bemerkbar. An der atlantischen Küste sind 56 Häfen, an der Mittelmeerküste 61. Die Handelsmarine zählt 1305 Segelschiffe und 428 Dampfer. Die seemännische Begabung der Spanier scheint entschieden eingeschlummert zu sein.

Kredit. Das wichtigste Kreditinstitut ist die Bank von Spanien, welche wegen ihrer gefährlichen Verbindung mit der Regierung schon mehrere schwere Krisen durchgemacht hat. Außerdem sind Banken in allen wichtigeren Städten; Sparkassen zahlreich.

Wichtigste Handelsplätze:

In **Neu-Kastilien: Madrid**, Haupt- und Residenzstadt, 472000 Einw., am Manzanares. Für spanische Verhältnisse wohl eine Industriestadt zu nennen. Mehrere königliche Fabriken (für Tabakwaren, Teppiche, Gold- und Silberwaren und Porzellan). Renommierte Goldschmied- und Juwelierarbeiten, Teppich-, Seifen- und Parfümeriefabriken, Wagenbau, Fabrikation von Fächern, Maschinen, Porzellan, Schokolade. Bank von Spanien; Handelsbörse; Handelskammer; Handelsgericht. Kredit- und Versicherungsanstalten, Sparkassen. Zentrum des spanischen Eisenbahnnetzes. **Hiendelaëncina**, Dorf, berühmt durch seine reichen Silbergruben und große Amalgamierwerke. **Almaden**, berühmt durch die großartigen Quecksilber- u. Zinnobergruben, Eigentum der Regierung, aber meist verpachtet. **Toledo** fabriziert blanke Waffen.

In **Estremadura: Badajoz**, spanisch-portugiesischer Grenzverkehr, 27000 Einwohner.

In **Galizien: Vigo**, Hafenstädtchen an der spanischen Westküste. Hat lebhaften u. einträglichen Handel. Sardinen- und Thunfischfang. Wein, Südfrüchte. **La Coruna**, 37000 Einw., bedeutender Handelsplatz. Hafen groß, ansehnlich und sicher. Königl. Tabakfabrik. Dampferverbindungen.

In **Asturien: Gijon**, Haupthafen und wichtiger Handelsplatz für Asturien. Zigarrenfabrikation. Handel mit Steinkohlen, Eisen, Holz. In der Nähe von Gijon reiche Steinkohlengruben.

In **Alt-Kastilien: Santander**, 42000 Einw., eine der bedeutendsten spanischen Hafen- und Handelsstädte; in überaus raschem Aufschwung; Hafen sehr sicher und den größten Seeschiffen zugänglich; lebhaft aufblühende Industrie; Schiffbau, regelmäßige Dampferlinien. **Valladolid**, 62000 Einw., industriell u. kommerziell in entschiedenem Aufschwunge. **Burgos**, 31000 Einw., zahlreiche Fabriken u. namhafter Handel mit Wolle u. Wollgeweben.

In den **baskischen Provinzen: Bilbao**, 51000 Einw., Handelsplatz, Seehafen; ansehnliche Industrie; der Handel fortwährend im Steigen; ebenso die Schiffahrtsbewegung. Außenhafen bei **Portugalete**, wo auch die großen Werften; Dampferverbindungen. **San Sebastian**, Hafen großen Schiffen zugänglich, jedoch unsicher; lebhafter Transit- und Speditionshandel.

In **Aragonien: Zaragoza**, 92000 Einw., am Ebro, die ehedem blühende Industrie jetzt gering; Seidenwaren.

In **Katalonien: Barcelona**, 272000 Einw., thätigste Stadt Spaniens; Baumwollfabriken; Seiden- und Wollwebstühle; Eisengießereien und Maschinenfabriken; Schiffbau; wichtiger noch der Handel; erster Seeplatz Spaniens; Bank von Barcelona, Seeversicherungsgesellschaften; Konsulate; Oberhandelskollegium; Hafen sehr tief. **Mataro**, Fabrikstadt und Hafen, ungemein thätig; große Baumwollspinnereien, Segeltuchfabriken. **Sabadell**, Woll- und Baumwollfabriken. **Igualada**, Baumwollspinnereien, Kattun- und Waffenfabriken, Tuchwebereien.

In **Valencia: Benicarlo**, mit frequentem Hafen, exportiert berühmten Wein. **Valencia**, 171000 Einw., wichtiger Handelsplatz, 1 Stunde vom Meere; Seidenspinnereien; 170 Seidenwebereien; Eisengießereien. Der Hafen befindet sich in **Grao**, jetzt durch Dammbauten verbessert; regelmäßige Dampferverbindungen. **Alicante**, 40000 Einw., Hafen- und Handelsplatz; Baumwollfabriken und Leinenwebereien; Handel in raschem Aufschwunge; Zahl der einlaufenden und auslaufenden Schiffe 3000. **Alcoy**, 31000 Einw., industrielle, lebhafte Stadt; Papierfabrikation, Tuch- und Filzindustrie.

In **Murcia: Murcia**, 99000 Einw., Seidengewebe, Espartogeflecht. **Lorca**, 53000 Einw., blühende und thätige Stadt; Öl- und Mahlmühlen, Salpeter- und Pulverfabriken, Bleischmelzen. **Cartagena**, 84000 Einw., Handelsplatz mit vortrefflichem und großem Hafen. Die Umgebung reich an Blei-, Kupfer und Eisenminen.

In **Andalusien: Almeria**, 36000 Einw., Hafen- und Handelsplatz; in lebhaftem Aufschwung. **Granada**, 73000 Einw., berühmte Maurenstadt; nur noch ein Schatten vergangener Herrlichkeit; kommerziell nicht bedeutend. **Malaga**, 134000 Einw., Handelsstadt ersten Ranges, mit Seehafen; Malagawein; Industrie im Aufblühen; Gerbereien, Eisengießereien und Maschinenfabriken, Baumwoll- und Leinenspinnereien; in Bezug auf Handel und Verkehr sehr thätig; exportiert Südfrüchte, Wein und Öl. Die Kaufmannschaft ist sehr wohlhabend und respektabel. **Antequera**, gewerbthätige Stadt; Woll- und Papierindustrie; Gerbereien, Seidenwebereien und Seifenfabriken. **Cadix**, 62000 Einw., Hafenort und hervorragender Handelsplatz; Exportplatz für Xeres-Wein, andalusische Südfrüchte und Salz; beliebte Station für Handels- und Kriegsschiffe aller Nationen; Dampferlinien des Mittelmeeres. **Puerto de Santa Maria**, wohlhabende Handels- und Seestadt; Hauptexportplatz des Xeres-Weines. **Xeres** (Jeres) **de la Frontera**, 64000 Einw., blühende und lebhafte Handelsstadt; Xeres-(Jeres-)Wein. **Algeciras**, Küstenstadt mit gutem Hafen; Küstenhandel. **Gibraltar**, Stadt, Berg, Festung und Seehafen, seit 1704 von den Engländern in Besitz genommen. Als Handelsplatz nicht von Bedeutung. **Jaen**, ehedem reiche Handelsstadt, jetzt sehr herabgekommen. **Linares**, reiche Blei- und Kupfergruben. **Cordoba (Cordova)**, 56000 Einw., eine der am meisten gesunkenen Städte Spaniens; Seiden- und Goldwaren, Leinwand, Seife, Tuch, Hüte; Pferdezucht. **Sevilla**, 143000 Einw., einer der wichtigsten Handels- und Hafenplätze, am Guadalquivir, welcher bis hierher für Seeschiffe befahrbar ist; reiche und üppige Stadt; Börse; kolossale kgl. Zigarrenfabrik; Baumwoll-, Woll- und Seidenwaren, Leinwand, Eisenwaren, Maschinen, Porzellan; wichtiger als Handelsplatz; Hauptstapelplatz für die reiche Produktion Niederandalusiens an Früchten und Wein. **Huelva**, Hauptexportplatz für Südfrüchte, Küstenhandel, Fischfang, Seesalz zur Ausfuhr.

Die Balearen und Pithyusen,

Inselgruppen von 5014 qkm und 312000 Einw.

Mallorca. Wein, Öl und Orangen; Viehzucht, Fischfang und Seeschiffahrt. Palma, 61000 Einw., Hauptstadt der Balearen; Hafenplatz. Die übrigen Inseln, Cabrera, Menorca, Iviza und Formentera sind kommerziell bedeutungslos.

Die auswärtigen Besitzungen und Kolonieen.

Die Presidios, Waffenplätze und Gefängnisse an der afrikanischen Nordküste: Ceuta; Velez de la Gomera; Alhucemas; Melilla; Chafarinas-Inseln; Tetuan.

Die kanarischen Inseln, zusammen 7273 qkm und 291000 Einw. Das Nähere s. bei Afrika.

Die westafrikanischen Besitzungen: Fernando Pó; Insel Corisco; Gebiet am Kap San Juan; Isla de Mosquitos ó Elobey; Isla de Annobon.

Die westindischen Inseln: Cuba mit Zubehör und Puerto Rico; siehe bei Amerika.

Im ostasiatischen Archipel: die Philippinen, die Marianen und die Carolinen-Inseln.

Ausf. siehe d. entspr. Weltteile.

Das Königreich Portugal.

6 festländische Provinzen mit 89372 qkm, Azoren mit 2388 und Madeira mit 815 qkm und einer Gesamtbevölkerung von (1881) 4,3 Mill. Einw.

Der Minho ist nur 5 Meilen von der Mündung aufwärts schiffbar; der Duero ist zwar meist schmal, aber tief und schiffbar. Der Tajo wird zum eigentlichen Strom erst in Portugal und ergießt sich in die weite Bai von Lissabon, den schönsten Hafen des Landes. Der Guadiana wird ebenfalls erst in Portugal schiffbar; seine Mündung ist versandet und versumpft.

Rohprodukte. Der Bodenanbau ist trotz des günstigen Klimas vernachlässigt. Mit Getreide ist

nicht der zehnte Teil der Bodenfläche bebaut, daher starke Einfuhr. Außerdem Anbau von Hülsenfrüchten, Gemüse und Gartenfrüchten, Kartoffeln für den Export, Runkelrüben für den Bedarf einiger Fabriken, Flachs, Hanf, Espartogras. Der Ölbaum ist überall verbreitet. Der berühmteste Zweig portugiesischer Produktion ist der Weinbau, vorzugsweise in Alto-Douro. Viel als Weinland geeigneter Boden liegt noch unbenützt; dem Weinbau wie dem Geschäfte des Kelterns wird nicht hinreichende Sorgfalt gewidmet. Vielfache Mißbräuche haben dem Portweingeschäft großen Schaden gethan. Südfrüchte, Obst und andere Früchte werden in denselben Arten produziert wie in Spanien. Die Wälder sind mit Ausnahme der königlichen Forsten in schlechtem Zustande. Doch findet Export von Korkrinde statt. Die Tierzucht unbedeutend; der Viehstand viel zu gering; wichtig die Fischerei.

Das Land ist reich an nutzbaren Mineralien, ohne daß dieselben genügend ausgebeutet werden. Nur ausländischer Unternehmungsgeist hat einigermaßen Bahn gebrochen. Die wichtigsten Bergwerke sind Blei- und Kupfergruben; die Salinen exportieren.

Industrie. Etwas mehr vorangeschritten als die Rohproduktion. Hauptsitze Lissabon und Oporto; ihre Hauptprodukte Wollen-, Seiden- und Baumwollenwaren. Erwähnenswert Gold- und Silberwaren, Guß- und Schmiedeeisenwaren, Messerwaren, Thon- und Steingutwaren u. a. Der Schiffbau hat sich in den letzten Jahrzehnten wesentlich gehoben.

Handel. Dem inneren Handel fehlt es an Verkehrsmitteln. Der auswärtige Handel ist bis ins jetzige Jahrhundert fortwährend gesunken und erst seit etwa 20 Jahren wieder im Zunehmen; die Einfuhr immer noch viel bedeutender als die Ausfuhr. Unter den Gegenständen der Einfuhr sind die wichtigsten: Getreide, Baumwolle, Metalle, Kolonialwaren, Rohstoffe, Chemikalien, Holz, Webwaren. Unter den Ausfuhrartikeln stehen Wein, Tiere, Südfrüchte, Obst und Mineralien obenan. In Bezug auf die Richtung des portugiesischen Handels dominiert bei der Ein- und Ausfuhr Großbritannien dergestalt, daß die Betrachtung des ganzen auswärtigen Handels von Portugal fast aufgeht in der Betrachtung des portugiesisch-englischen Handels.

Zur Beförderung des Handels hat man Börsen, Handelskammern, Handelsgerichte; Jahrmärkte und Messen an vielen Orten; Konsulate; ein vorzügliches Handelsgesetzbuch. Die Zölle sind meistens hoch, und infolge dessen der Schmuggelhandel mit Spanien lebhaft.

Verkehr. Mit Verkehrsmitteln ist es schlecht bestellt. Landstraßen wurden erst in neuerer Zeit gebaut. Auch die Eisenbahnen sind noch sehr in den Anfängen und bestehen bloß aus wenigen Linien. Der Norden und Süden namentlich sind noch recht stiefmütterlich behandelt. 1891 standen 2149 km in Betrieb.

Die Binnenschiffahrt benützt den Tajo und Douro zum Transport von Rohprodukten. Die Seeschiffahrt ist nur noch der Schatten von ehedem. Die portugiesische Handelsflotte besteht aus 67 Dampfern und 486 Segelschiffen. Die britische Flagge ist dabei weit stärker beteiligt als die portugiesische selbst. Die Mehrzahl der Hafenplätze ist versandet und unbrauchbar. Zahlreiche Dampferlinien verbinden die Häfen von Lissabon und Oporto mit allen wichtigeren Seehäfen.

Unter den Kreditinstituten ist das bedeutendste die Nationalbank von Portugal zu Lissabon, in Oporto die Kommerzial- und Merkantilbank.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

In **Estremadura: Lissabon (Lisboa)**, 243000 Einw., Mittelpunkt des politischen, geistigen und kommerziellen Lebens, einer der wichtigsten europäischen Handelsplätze am nördlichen Ufer der vom Tajo gebildeten Bai. Industrie lebhaft; vorzugsweise in Gold- u. Silberwaren, Spinnerei und Weberei. Wichtiger der Handel. Seine kommerzielle Blüte verdankt Lissabon seiner vorzüglichen Weltlage, früheren glänzenden Erfolgen und in neuerer Zeit wieder dem lebhaften Kontakt mit dem britischen Handel. Einfuhr- und Ausfuhrwerte sind zwar schwankend, im allgemeinen steigen sie. Der Hafen ist Schiffen aller Größen zugänglich; die Einfahrt etwas gefährlich. Hauptgegenstände des Exports sind Wein, Essig, Öl und dergl. Bedeutend sind Wechselgeschäfte, meistens von deutschen und englischen Häusern betrieben; Börse; Banken, Handels- und Assekuranzgesellschaften. **Setubal** (von den Engländern **St. Ybes** genannt), 15000 Einw. Neben Lissabon und Oporto der wichtigste Hafen Portugals; Salzhandel, Wein-Export.

In **Beira: Figueira da Foz**, mit gutem Hafen; Handel mit Wein, Öl, Orangen, Salz. **Aveiro**, lebhafter Handels- und Hafenplatz, exportiert Seesalz, Öl, Wein und Orangen; Sardinenfang.

In **Entre Douro e Minho: Oporto**, 106000 Einw., Handels- und Hafenplatz ersten Ranges; Hauptsitz des portugiesischen Handels; an Industriethätigkeit steht es über Lissabon; Baumwollweberei, Seidenweberei, Metallguß und Lederfabrikation; Banken, Börse; Versicherungs-, Handels- und Dampfschiffahrtsgesellschaften. Hauptgegenstand des Exports Wein (Portwein), Südfrüchte, Kork, Sumach, Fruchtsäfte, Zwiebeln, Knoblauch, Flachs, Seide. Eingeführt werden Artikel der englischen Industrie. Englische und deutsche Handelshäuser machen die meisten Geschäfte. **Braga**, 20000 Einw., lebhafte und blühende Industrie in Gold- und Silberwaren, Waffen- und Messerfabrikation.

In **Traz os Montes: Pezo da Regua**, am Douro. Hauptverschiffungsplatz der Weine von Ober-Douro. Im Februar großer Weinmarkt.

In **Algarve: Faro**, 10000 Einw., mit großem Hafen, exportiert Südfrüchte.

Auswärtige Besitzungen. Die Azoren; die Madeira-Gruppe; die Kap Verde-Inseln; Senegambien; Inseln St. Thomé und Principe; Angola mit Ambriz; Benguela; Mossamedes; Mozambique mit Zubehör; Goa; Salsete, Bardez 2c.; Damao und Diu; Insel Timor; Flores und Kambing; Macao.

Ausführlicher bei den betreffenden Weltteilen.

Das Königreich Italien.

Das Königreich Italien mit 286589 qkm und 30,3 Mill. Einwohnern hat entschieden günstige kommerzielle Lage, da das Mittelländische Meer als ein regsames Glied des Atlantischen Ozeans und des

modernen Weltverkehrs erscheint. Das Volk in Unteritalien ist in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber dem oberitalienischen unverhältnismäßig zurückgeblieben.

Unter den Flüssen sind die wichtigsten der Po, von Turin ab schiffbar, mit zahlreichen Zuflüssen, unter welchen der Ticino, die Adda, der Mincio die wichtigsten sind. Die Etsch kommt nach Italien schon als schiffbarer Fluß und steht in Verbindung mit dem Po. Schiffbar sind auch die Brenta, die Piave, der Tagliamento, der Arno von Florenz ab und der Tiber.

Rohprodukte. Die klimatischen Verhältnisse sind sehr günstig, sogar Oberitalien hat ein weit milderes Klima als Deutschland, während im Neapolitanischen und auf Sardinien selbst Südfrüchte im Freien überwintern. Die Landwirtschaft ist der wichtigste Produktionszweig; der Boden fast überall sehr fruchtbar, aber sehr ungleichförmig angebaut; am rationellsten wird die Bodenkultur in Oberitalien, am sorglosesten auf den Inseln betrieben. Ein großer Teil der Landbaubevölkerung besteht aus Pächtern. Von einzelnen Bodenprodukten Weizen nicht hinreichend; Mais Hauptgetreide, namentlich in Oberitalien; Reis wird exportiert; ebenso Hülsenfrüchte. Von Südfrüchten kommen Orangen und Zitronen, Johannisbrod, getrocknete Früchte, Mandeln, Pistazien zur Ausfuhr, desgleichen Nüsse, Haselnüsse, Kastanien. Sehr wichtig ist die Kultur des Ölbaumes. Weinbau über ganz Italien verbreitet; feurige und süße Sorten. Die Gesamtproduktion schätzt man über 1000 Mill. Lire. Das meiste aus Sizilien. Die Ausfuhr beträgt jährlich 2—3 Mill. Hektoliter in Fässern und über 1 Mill. in Flaschen. An Handelspflanzen wird Hanf, Flachs, beide zur Ausfuhr, Tabak, Raps, Krapp, Safran und Baumwolle gewonnen. Die Viehzucht steht nicht auf jener Höhe, welche den ausgedehnten Weidelandschaften entspräche, doch wird Rindvieh und vorzüglicher Käse exportiert. Einer der wichtigsten Gegenstände der Tierzucht ist die Seidenraupe; Seidenkultur namentlich in der Lombardei, Venezien und Piemont. Die Gesamtproduktion schätzt man auf 38—54 Mill. Kilogramm Kokons. Die Waldwirtschaft ist schlecht; Einfuhr von Holz aus Österreich und der Schweiz. Die Binnenfischerei ist nicht bedeutend, wichtig dagegen die Seefischerei, welche jetzt über 5000 Schiffe mit etwa 25 000 Mann Bemannung in der großen Seefischerei beschäftigt; die kleine Seefischerei dürfte gegen 11 000 Schiffe beschäftigen. Von den größeren Seeschiffen geht ein Teil, meistens aus Neapel, auf den Korallenfang.

Der ehedem blühende Bergbau ist, abgesehen von der Schwefel- und Salzproduktion, nicht mehr bedeutend. Eisen hauptsächlich auf der Insel Elba und in Toskana. Bedeutende Einfuhr aus England muß den Mangel decken. Kupferbergbau seit alter Zeit. Bleiminen vorzüglich auf Sardinien, ebenfalls Zink. Das bedeutendste Mineral ist der Schwefel, ausschließlich aus Sizilien und dessen kleinen Nachbarinseln, und zwar jährlich in dem Betrage von circa 5 Mill. Zollzentner. Der sehr bedeutende Export geht nach aller Welt. Die Steinkohlenproduktion ist ganz unbedeutend, die Salzproduktion gewinnt meist Seesalz und exportiert nach Skandinavien, der Türkei und Rußland. Ein wertvolles Material ist der vorzügliche Marmor aus den Brüchen von Carrara u. s. f.

Die **Industrie.** Nur einzelne Industriezweige können in der europäischen Industrie konkurrieren. Die Industrie konzentriert sich auch bloß in einzelnen Städten. Der Grund davon liegt teils in der Trägheit und mangelhaften Bildung Unteritaliens, während in Mittel- und Oberitalien jedenfalls der Mangel an wichtigen Rohprodukten und Hilfsmaterial eine Hauptursache ist. Bei weitem die wichtigste Industrie ist die Verarbeitung der Seide, sowohl die Bereitung von Rohseide als auch Seidenspinnerei und Seidenweberei. Die Wollindustrie ist am lebhaftesten in Oberitalien, reicht aber bei weitem für den Bedarf nicht hin; ebensowenig die Flachs- und Hanfindustrie, von welcher nur Tauwerk und Fischernetze exportiert werden. Auch die Baumwollindustrie genügt dem inländischen Bedarf nicht. Die Eisenindustrie ist in der Lombardei vorzüglich vertreten, wo die Provinz Brescia in Stahlwaren und Waffen, desgleichen Mailand exzelliert. Die Produktion genügt für den Bedarf nicht. Die ehedem weltberühmten Gold- und Silberarbeiten haben jetzt noch vorzüglichen Ruf. Maschinenfabrikation reicht nicht für den Bedarf. Wichtig der Schiffbau (Ligurien). Musikalische Instrumente waren stets eine Spezialität der Italiener (Cremona), ebenso keramische Produkte (Terrakotta, Majolika und Fayence); die Glasindustrie, namentlich im Venetianischen. Auch die Steinindustrie arbeitet für den Export: Alabaster- und Marmorwaren und dergl. Die chemische Industrie reicht für den Bedarf nicht. Von der Nahrungsmittelindustrie die Makkaroni-Fabrikation, die Fabrikation von Fleischwaren (Oberitalien), kandierten Früchten, Liqueur nennenswert. Papier ist geschätzter Exportartikel. Eine Spezialität ferner die Industrie in Strohgeflechten mit dem Mittelpunkt in Toskana. Sie exportiert jährl. für etwa 20 Mill. Mk.

Handel. Der innere Handel ist in allen größeren Orten lebhaft; der auswärtige Handel seit einer Reihe von Jahren im Aufschwunge. Unter den einzelnen Ländern, mit welchen Handel getrieben wird, stehen Frankreich, England und Österreich-Ungarn bei weitem obenan, dann folgen die Schweiz und die Vereinigten Staaten, sowie die Türkei. Ausfuhrartikel sind hauptsächlich Olivenöl, Früchte, Seide und Schwefel; in anderen Gegenständen übersteigt manchmal die Ausfuhr unbedeutend den Import. Die Hälfte bis zwei Drittel des gesamten auswärtigen Handels bewegen sich auf dem Seewege.

Das Handelsgesetzbuch ist dem Code Napoleon nachgebildet. Von einer systematischen Handelspolitik kann bei der kurzen Dauer des Königreichs noch nicht die Rede sein. Es besteht für das Königreich ein einziges Zollsystem.

Verkehr. Für den Verkehr dienen vorzügliche Straßen. Das italienische Eisenbahnnetz ist

am reichsten im oberitalienischen Flachlande entwickelt. Es steht durch die Linie Genua-Nizza, durch die Bahnen über den Mont-Cenis, die Gotthardbahn und den Brenner, sowie durch die Linie Padua-Görz mit den übrigen europäischen Bahnen in Verbindung. Südlich von Rom wird das Eisenbahnnetz spärlicher, und südlich von Neapel sind nur noch einzelne Linien vorhanden. Die Bahnnetze der Inseln sind erst im Entstehen. Das Gesamteisenbahnnetz hat (1891) 13 453 km in Betrieb.

Die Handelsflotte Italiens strebt ungemein rasch nach Vergrößerung und Ausdehnung ihres Verkehrs. Sie betrug Ende 1890 6732 registrierte Schiffe. Die Zahl ist geringer geworden, aber die Größe hat zugenommen; die Dampfer (1890: 290) vermehren sich. Unter den Flaggen, welche in italienischen Häfen verkehren, stehen außer der italienischen die englische und französische obenan. Unter außereuropäischen Ländern unterhalten den lebhaftesten Schiffsverkehr mit Italien Ägypten, die Vereinigten Staaten und Tunis.

Das Postwesen ist 1862—1864 neu geregelt worden, zählt jetzt 5808 Büreaux. Das Telegraphennetz hat eine Länge von 37 353 km Linien.

Kredit. Bekannt als die Wiege des Bankwesens, ist Italien auch heute reich an Kreditinstituten. Unter diesen steht obenan die Nationalbank des Königreiches Italien mit einem Effektivkapital von 200 Mill. und zahlreichen Filialen. Hierzu eine Reihe größerer und kleinerer Banken.

Wichtigste Industrie- und Handelsplätze: In **Piemont: Turin (Torino)**, 329 000 Einw., in fruchtbarer Ebene am Po. Fabrikation von Seidenstoffen, Samt, Bändern und Tapeten, Bijouteriewaren, Möbel, Pianofortes, Liqueure, Leder und Lederwaren, Papier; Durchfuhrhandel; Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien. **Cuneo**, Seiden- und Wollindustrie; Handel. **Alessandria**, 64 000 Einw., fabriziert Leinen-, Woll- und Seidenwaren, Strümpfe und Hüte. Regsames Verkehrszentrum zwischen Turin, Genua und Mailand. **Novi**, mit wichtigem Seidenhandel. **Asti**, Seidenindustrie; Handel; Astiweine. **Casale (Monferato)**, am Po, Seiden- und Weinbau; Viehhandel. **Novara**, Handel mit Reis und Seide. **Vercelli**. Der berühmte **Lago Maggiore** zählt an seinen Ufern 25 Dampferstationen.

In **Ligurien: Genua (Genova)**, 210 000 Einw., am Golf von Genua, berühmt durch Reichtum und ruhmreiche Vergangenheit, eine der bedeutendsten europäischen Seestädte; Börse, Abteilung der Nationalbank, Sparkasse, Eskomptekasse und andere Banken und Aktiengesellschaften. Hafen groß u. schön. Industrie lebhaft: schwarze Seidenstoffe, Samt, Bänder und Strümpfe, Korallenarbeiten und Schmucksachen, Alabaster- und Elfenbeinwaren, Kunstblumen, Stickereien, Parfümerieen, Makkaroni, eingemachte Früchte, Hüte, Schuhwaren, Möbel, Papier, Schiffe und Maschinen. Als Handelsstadt hat Genua alle italienischen Städte hinter sich gelassen. Exportiert werden außer den eigenen Erzeugnissen noch Getreide, Mehl, Reis, Wein, Öl, Butter und Käse, Südfrüchte und Rohseide. Welthandel in großem Stile, emporgeblüht hauptsächlich auf Kosten Venedigs. **San Pier d'Arena**, Vorstadt von Genua, mit vielen Fabriken. **Voltri**, mit Schiffswerften, Papier- und Tuchfabriken. **Spezzia**, Kriegshafen; Industrie, Handel. **Savona**, 29 600 Einw., mit sicherem Hafen; Schiffbau, Obst-, Wein- und Gemüsekultur; fabriziert Anker, Tuch und Thongeschirr.

In der **Lombardei: Mailand (Milano)**, 425 000 Einw., eine der blühendsten und thätigsten Städte des ganzen südlichen Europa; Fabrikation von Seidenstoffen, Bändern, Mode- und Posamentierwaren, Tischlerarbeiten, Bronzeguß, Porzellanfabrikation. Sehr lebhafter Handel mit Seidenwaren, Baumwollzeugen, Getreide, Reis und Käse. Filiale der Florentiner Bank; Volksbank, große Sparkasse u. s. f. **Monza**, fabriziert wollene Tücher, Hüte und Lederwerk. **Lodi**, viele Seidenspinnereien. **Pavia**, Handel in Bodenprodukten. **Vigevano**, Seidenindustrie; Handel mit Seidenwurmeiern. **Cremona**, am Po; unübertroffene Industrie in Streichinstrumenten; Produktenhandel. **Como**, Tuch- und Seidenweberei; Handel; Dampferverbindung über den Como-See. **Chiavenna**, Straße über den Splügen und über den Maloja-Paß: Seidenweberei, Papierfabrikation; Handel. **Bergamo**, Steingut- und Glasfabrikation; Handel. **Brescia**, 68 000 Einw., Eisen- und Stahlarbeiten, Gewehr-, Messer-, Papier- und Lederfabrikation; Handel. **Mantua**, Industrie, Schiffbau, Seidenhandel.

In **Venetien: Venedig (Venezia)**, 159 000 Einw., anderthalb Meilen vom Festlande entfernt in den Lagunen des Adriatischen Meeres; Seiler- und Seidenwaren, Fez, Handschuhe, Bijouteriewaren, Kunstblumen, Glas, Perlen, Mosaikwaren, Seifen. Große Vergangenheit; der Handel ist längst nicht mehr das, was er im Mittelalter war. Doch hat der Schiffsverkehr seit 10 Jahren wieder bedeutend zugenommen. **Murano**, auf der gleichnamigen Insel nördlich von Venedig, mit berühmten Glasfabriken. **Chioggia**, Hafen, Fischerei; Handel und Schiffbau. **Belluno**, Seidenspinnerei; Handel mit Holz und Seide. **Treviso**, fabriziert Metallwaren, Seidenzeuge, Tuch und Papier. Besuchte Messe. **Vicenza. Verona**, 69 000 Einw., an der Etsch; lebhafte industrielle Thätigkeit (berühmte Wurstwaren). Vermöge seiner Lage ein äußerst regsamer Punkt im italienisch-deutschen Verkehr. **Padua (Padova)**, 80 000 Einw., Seidenspinnerei u. Lederfabrikat.

In der **Emilia: Bologna**, 147 000 Einw., fabriziert Makkaroni, Salami, Liqueure, eingemachte Früchte, Kunstblumen, Seidengewebe, Parfümerien; Handel. **Rimini**, am Adriatischen Meere; Seehafen; Fischerei und Seidenweberei. **Ravenna**, 62 000 Einw., früher Seehafen, jetzt vom Meere entfernt; Seidenindustrie. **Faenza**, berühmte Fayencefabrikation; Kanale Zanelli. **Ferrara**, 76 000 Einw. **Reggio nell'Emilia**, Seidenhandel. **Parma**, Seiden- und Wollgewebe, Spitzen und Strümpfe, Thonwaren, Papier und Seife, berühmter Käse; Seidenhandel.

In **Toscana: Florenz (Firenze)**, 191 000 Einw. eine der prächtigsten Städte; florentiner Strohindustrie; Samt- und Seidenstoffe, Alabaster- und Marmorwaren, Kunstblumen, Schmucksachen, Mosaikarbeiten und dergl.; Zentrum des toscanischen Landhandels. **Prato**, lebhafte Industrie; Papier- und Tuchfabrikation; Strohhutfabrikation. **Siena**, Seidenweberei, Tuch- und Hutfabrikation. **Montepulciano**, berühmt durch vorzüglichen Wein. **Livorno** (engl. **Leghorn**), 106 000 Einw., einer der wichtigsten Seehäfen; Sitz zahlreicher kommerzieller Institute; Fabrikation von Korallenschmuck, von Liqueur, Papier, Wollmützen, Leder, Seilerwaren. Große Salz- und Ölmagazine. Mittelpunkt des bedeutendsten Speditions- und Wechselgeschäfts zwischen Italien und der Levante. **Lucca**, Seiden-, Woll- und Baumwollwaren; bedeutender Ölhandel; Seidenkultur der Umgebung wichtig. **Seravezza**, großartige Marmorbrüche (carrarischer Marmor). **Carrara**, Marmorbrüche; Marmorindustrie.

In den **Marken: Ancona**, wichtigste Handelsstadt der Ostküste am Adriatischen Meere; Industrie ziemlich lebhaft; Dampfschiffahrtsverbindungen.

Gebiet von Rom (Lazio): Rom, 436 000 Einw.; als Hauptstadt zwar Mittelpunkt moderner und kom-

merzieller Interessen geworden, doch Industrie und Handel noch gering. **Civitavecchia**, Kriegs- und Handelshafen.

In **Campanien: Neapel**, 536000 Einw., volkreichste Stadt Italiens; industrielles Leben von steigender Regsamkeit; Metallwaren, Arbeiten aus Lava, Korallen und Terrakotta, Gemmen aus Stein und Muscheln, gemaltes Porzellan, Seiden-, Leinen-, Wollen- und Baumwollwaren, Musikinstrumente, Parfümerieen, Mehlwaren; der Handel exportiert Öl, Rohseide, Krapp, Wein, Schwefel, Korallen, Südfrüchte; Dampferfahrten nach allen wichtigeren Häfen des Mittelländischen Meeres; Fischerei; ansehnlich die Entwickelung des Bank- und Kreditwesens. **Torre del Greco**, Korallenfang. **Castellamare di Stabia**, lebhafte Industrie und Handel. **Sorrento**, Hafen, lebhafte Schiffahrt. **Pozzuoli**, Handel und Schiffahrt; Pozzuolan-Erde. **Salerno**, Hafen; Handel. **Amalfi**, ansehnliche Papierfabrikation.

In **Apulien: Foggia**, Vieh- und Getreidehandel. **Bari delle Puglie**, Hafenplatz; Handel mit Öl und Südfrüchten. **Bitonto**, Zagarello-Wein. **Monopoli**, Seehafen und Handel. **Barletta**, Hafen. **Trani**, Handel in Getreide. **Gallipoli** Hafen; Handel mit dem vorzüglichen Öl der Umgebung. **Brindisi**, kommerziell sehr wichtig; hat schlechten Hafen, der aber die rascheste Verbindung für den Eilverkehr zwischen Mitteleuropa und Alexandria (resp. Suez und Ostindien) vermittelt.

In **Calabrien: Reggio di Calabria**, Seehafen; exportiert Orangen. **Catanzaro**, Seidenweberei und Handel mit Wein und Käse.

Auf der Insel Sizilien: Palermo, 272000 Einw., Seiden-, Baumwoll- und Eisenwarenfabriken; Thunfisch- und Sardellenfang; der Handel meistens in den Händen genuesischer, livorneser und englischer Häuser; seine Hauptgegenstände sind Landesprodukte, Südfrüchte, Getreide und Wein, Schwefel und Salz. **Messina**, 142000 Einw., alter Handelsplatz; ansehnliche Industrie; exportiert Schwefel, Öl, Wein, Essenzen, Weinstein, Südfrüchte, Baumwolle, Seide, Sardinen, Käse, Bimsstein; Dampferverbindungen nach allen wichtigeren Häfen Italiens. **Catania**, 112000 Einw., Eisenbahnknotenpunkt mit Hafen; Seiden- und Baumwollfabriken; exportiert Schwefel, Pomeranzen, Leinsaat, Soda, Mandeln und Schnee vom Ätna. **Siracusa**, hauptsächlich Weinhandel. **Porto Empedocle**, Hafenplatz für **Girgenti**. **Licata**, der lebhafteste von den Handelsplätzen der Südküste; Export von Schwefel und Getreide. **Trapani**, fabriziert Korallen- u. Muscheln-, Elfenbein- u. Alabasterwaren; Heimat der italienischen Korallenfischer. **Marsala**, bekannt durch ausgezeichneten Wein.

Auf **Sardinien: Cagliari**, fabriziert Baumwollzeuge, Wollmützen, Waffen und Salz; Hafen; ansehnlicher Getreidehandel; Wein, Seide, Wolle, Kork und Öl werden exportiert. **Sassari**, Handel mit Öl, Getreide, Käse und Fellen. Hafen für Sassari ist **Portotorres**.

Republik San Marino.

Bodenfläche von 59 qkm mit 8200 Einw. Ackerbau und vorzügliche Weinkultur sind Haupterwerbszweige.

Fürstentum Monaco.

Gebiet von 22 qkm mit 13000 Einw. Südfrüchte werden exportiert. Seehafen. Wichtig der lebhafte Fremdenverkehr.

Inselgruppe von Malta etc.

Die Inselgruppe Malta, britischer Besitz, liegt im Mittelländischen Meer zwischen Afrika und Sizilien; hat einen Flächeninhalt von 323 qkm und besteht aus den Inseln Malta und Gozzo, Comino und Cominotto. Hauptinsel mit guten Häfen. Bevölkerung 177000. Geschäftssprache englisch. Sorgfältige Bodenkultur. Gewerbliche Industrie. Sehr wichtig sind Handel und Schiffahrt. Am stärksten der Verkehr mit Großbritannien.

La Valette (Valetta), etwa 90000 Einw. Große und sichere Häfen. Lebhafte Station der britischen Kriegsflotte; Mittelpunkt des Dampfschiffahrtsverkehrs im Mittelländischen Meere.

Das Königreich Griechenland.

Das Königreich Griechenland mit einem Flächeninhalte von 65119 qkm und $2{,}_2$ Mill. Einw., erstreckt sich als überaus reich gegliedertes Gebiet zwischen dem Jonischen und Ägäischen Meere. Kein Land Europas weist so mannigfache Bodengestaltung auf als Griechenland.

Rohprodukte. Trotz des günstigen Klimas ist Griechenland nicht fruchtbar; der Boden felsig und abgebraucht. Bodenprodukte müssen eingeführt werden, obgleich Gemüse und Hülsenfrüchte sorgfältig angebaut werden. Sehr wichtig der Weinbau, sowohl für Weinproduktion als auch für Gewinnung der Korinthen. Die Weine vorzüglich, feurig und süß, nicht sehr haltbar. Beste Sorte von der Insel Santorin. Ausfuhr nach Rußland, der Türkei, Triest und England. Hochwichtig ist der Anbau von Korinthen. Außerdem Feigen, namentlich aus Messenien, Mandeln u. a. Südfrüchte; der Ölbaum, der Maulbeerbaum für die Seidenzucht, der Tabakbau, welcher Massen zum Export liefert, erwähnenswert. Die Wälder sind zerstört, daher Holzeinfuhr.

Die Viehzucht ist ungenügend. Das wichtigste Nutztier das Schaf, dessen Wollertrag zu drei Vierteilen exportiert werden kann. Seidenkultur. Fischerei.

Mineralische Rohproduktion hat sich in neuerer Zeit lebhafter gestaltet; silberhaltige Bleierze in Attika. Marmor von Paros.

Industrie ist vollständig zurückgeblieben; Großindustrie erst in den Anfängen. Besser Kleingewerbe, Gold-, Silber- u. Seidenstickerei; blühender Schiffbau.

Handel. Durch Lage und Seeküsten ist Griechenland zum Vermittler des Handels unter den produktenreichen Ländern der Levante bestimmt. Schon der inländische Handel ist recht lebhaft, der auswärtige Handel exportiert Korinthen, Wein, Öl, Südfrüchte, Erze, Rohseide, Kokons, Tabak, Honig, Wachs, Ziegenfelle, Wolle, Schwämme und anderes. Eingeführt werden Kolonialwaren, Fabrikate, Getreide, Steinkohlen, Luxuswaren, Holz. Der Einfuhrwert überwiegt bedeutend, ist aber, gleich dem Ausfuhrwert, jetzt in erfreulicher Steigerung begriffen. Unter den Ländern, die mit Griechenland Handel treiben, sind England, Österreich, Frankreich, Rußland und die Türkei am wichtigsten. Das Zwischenzollwesen hindert den inländischen Verkehr und verteuert die Einfuhr. Es bestehen Ein- und Ausfuhrzölle von beträchtlicher Höhe. Handels- und Schiffahrtsverträge sind mit allen wichtigeren

Staaten abgeschlossen. Das Handelsgesetz ist dem Code de commerce nachgebildet.

Verkehr. Die festländischen Verkehrswege sind unbedeutend und mangelhaft; die Landstraßen gering, die Eisenbahnen haben eine Länge von 762 km (1892). Schiffahrt vorzüglich entwickelt, Bemannung vortrefflich und griechische Schiffe im ganzen Mittelländischen und Schwarzen Meer überall zu finden. Die Handelsmarine zählt 5880 Schiffe. Dampferverkehr unterhalten griechische, österreichische und französische Postdampfer. Der Kanal von Korinth (von Posidonia nach Isthmia) ist 6343 m lang; er besitzt 8 m Wassertiefe und 22 m Sohlenbreite. Die Post zählt 282 Büreaux; der Telegraph hat eine Linienlänge von 7546 km. Für Kredit- und Bankwesen besteht die griechische Nationalbank zu Athen, daneben noch andere Institute, so die jonische Bank zu Korfu.

Wichtigste Handelsplätze:

Athen, 108000 Einw., Haupt- und Residenzstadt. Seiden- und Baumwollwebereien, Maroquin- und Seifenfabriken. Handel unbedeutend. **Piräus**, Hafenstädtchen, 35000 Einw., der Hafen von Athen; exportiert die Rohprodukte von Attika: Korinthen, Seide, Wein, Oliven etc. und importiert den Bedarf von Athen an Industrieprodukten, Kolonialwaren u. s. f.

Aegina. Insel, südwestlich von Athen, liefert Getreide, Südfrüchte, Wein und Öl. **Livadia (Lebadeja)**, Reis-, Seiden- und Baumwollkultur.

Zeituni (Lamia), Handel.

Nauplia, mit großem und sicherem Hafen.

Hydra, Insel und Stadt gleichen Namens. Kühne Seeleute (Hydrioten). Hafen; Schiffbau; Handel.

Patras, 34000 Einw., mit sehr lebhaftem Handel, in bedeutendem Aufschwung. Ausgeführt werden Korinthen.

Kalamata, exportiert Korinthen, Feigen, Rohseide; Handel lebhaft; Industrie, hauptsächlich Seidenspinnerei, kraftlos. **Navarino**, hat den schönsten Hafen Griechenlands.

Cycladen, Inselgruppe, durchgehends bergig, fruchtbar. Südfrüchte, Wein, Öl, Seide, Baumwolle, Honig, Wachs, Weizen; gute Häfen. **Syra (Syros)**, kommerziell die wichtigste dieser Inseln; blühender Schiffbau. **Hermopolis** oder schlechtweg **Syra**, bedeutendste Stadt der Insel und lebhafteste Handelsstadt von ganz Griechenland. Großer und sicherer Hafen; Knotenpunkt von Dampferlinien. Von den Werften laufen jährlich etwa 300 Schiffe. 22000 Einw.

Die **jonischen Inseln**, seit 1864 Bestandteil Griechenlands. Hierunter:

Insel Korfu: Korfu, 20000 Einw., eine der frequentesten Plätze des Adriatischen Meeres. Die Lage der Insel und Stadt sehr günstig. Haupteinfuhrartikel Getreide, ausgeführt wird meistens Olivenöl. **Kephalonia**, ist die größte der jonischen Inseln. Hauptort **Argostoli**, exportiert Korinthen, Olivenöl, Wein. **Zante** (ehedem **Zakynthos**), bekannt als die „Blume der Levante“. Hauptort ist **Zakyntho** oder **Zante** an der Ostküste, 17000 Einw., hübsche und lebhafte Handelsstadt; Export von Korinthen, Olivenöl und Ölseife.

= Europäische Türkei. =

Das osmanische Reich besteht aus europäischen, asiatischen und afrikanischen Bestandteilen. In Asien gehören zu ihm Kleinasien, Armenien und Kurdistan, Syrien und Mesopotamien und ein großer Teil von Arabien. In Afrika ist Tripolis unmittelbares Gebiet, Ägypten bloß tributpflichtig. Die Lage der europäischen Türkei ist für den Weltverkehr ungemein günstig. Das Adriatische, das Ägäische und das Marmarameer, von alten Kulturländern umlagert, ohne große Entfernungen, sind vorzügliche Umgebungen. Das türkische Reich umfaßt jetzt noch in Europa: Unmittelbare Besitzungen 175883 qkm mit 5,8 Mill. Einw.; die autonome Provinz Ostrumelien mit 33500 qkm und 960000 Einw.; Bosnien, Herzegowina und Novibazar (von Österreich besetzt).

Die Küsten der Türkei sind nur stellenweise reich gegliedert, doch für den Verkehr günstig, namentlich in den Dardanellen, dem Marmarameer und dem Bosporus, sowie im Ägäischen Meere. Am ungünstigsten die Küsten des Schwarzen Meeres. Der ansehnlichste unter den türkischen Flüssen, die Maritza, ist teilweise schiffbar.

Rohprodukte. Bei günstigem Klima wird Getreidebau in primitiver Weise betrieben. Trotz der schlechten Wirtschaft bringen die dem Ackerbau gewidmeten Ländereien vorzügliche Ernten. Die wichtigsten Früchte sind Mais und Weizen. Getreide exportieren in Rumelien Burgas, in Macedonien Saloniki, in Thessalien Volo, in Albanien mehrere Plätze. Hülsenfrüchte, Gartenpflanzen, Gemüse und Wein nennenswert. Letzterer schlecht gepflegt. Öl aus Thessalien exportiert, Sesam in den Ebenen von Thracien und Macedonien; Obst und Südfrüchte gedeihen vorzüglich, Baumwolle wenig ausgeführt. Vortrefflich der türkische Tabak, wovon starker Export. Mohn, Krapp und Rosen, letztere zur Bereitung von Rosenöl, erwähnenswert. Waldwirtschaft ganz roh. Haupterwerbszweig die Viehzucht. Vorzügliche Pferde, Esel und Maultiere; ausgedehnte Rindviehzucht, dauerhafte Büffel als Zugtiere; weit verbreitete Schafzucht (Albanien), mit ansehnlicher Wollausfuhr. Endlich Ziegen, Schweine, Bienen, Seidenwürmer, Geflügel.

Der Bergbau liegt darnieder, obwohl es nicht an nutzbaren Mineralien mangelt. Kohlenlager, Zinkerze, Bleierze, Kupfer, Eisen, Quecksilbererze, selbst Gold und Silber, Salz aus dem Meere.

Industrie in kindlichen Zuständen. Nur Kleingewerbe überall vertreten, mit den bescheidensten Mitteln. Für Großindustrie fehlt es an Kapital, Arbeitskräften, Kredit und Absatz. Was an Produkten der Großindustrie im Lande gebraucht wird, kommt aus dem übrigen Europa; nennenswert sind Lederindustrie nebst Schuh- und Sattlerwaren; Wollindustrie auf Grundlage der einheimischen Wollproduktion; Teppichfabrikation; primitive Baumwollindustrie; Hanf- und Seilerwaren; Seidenindustrie; Färberei als Spezialität, mit dauerhaften und lebhaften Farben; damaszierte Hiebwaffen; Kupferschmiedwaren, Schmucksachen aus Gold- und Silberdraht; wohlriechende Essenzen.

Handel. Die Größe des Landes und seine günstige Lage veranlassen einen immerhin bedeutenden Handel, der freilich den gegebenen Grundlagen noch lange nicht entspricht. Der Binnen-

handel wird durch mehrere Messen und Märkte, darunter der Markt von Usundschowa berühmt ist, unterstützt. Im internationalen Handel sind die wichtigsten Verkehrsländer der Türkei England, Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Rußland, Ägypten und nach Asien zu Persien. Der internationale Handel liegt meistens in den Händen von Ausländern, namentlich von Griechen. Im Handel nach der Levante sind viele Armenier thätig. Bank- und Wechselgeschäfte besorgen fast ausschließlich Griechen und Armenier.

Verkehr. Die Landstraßen sind schlecht und spärlich, das Eisenbahnwesen hat sich erst in den letzten Jahren entwickelt und nicht ohne Schwierigkeiten. Die Gesamtlänge der Eisenbahnen beträgt 1941 km ohne Ostrumelien, davon 978 km in Asien, wovon am wichtigsten die Linie Konstantinopel-Adrianopel mit ihren Zweiglinien nach Saloniki und Fortsetzung zur österreichischen Grenze. Zur Zeit ist das türkische Eisenbahnnetz noch unvollendetes Stückwerk. Die ganze türkische Handelsflotte dürfte etwa 947 Seeschiffe umfassen. Das Personal sind meist Griechen. Österreichische, russische, französische, englische und ägyptische Gesellschaften unterhalten Dampferverkehr mit türkischen Häfen.

Das Reich besitzt 1429 Postanstalten. Der Staatstelegraph umfaßt 32000 km Linien. Für Kredit- und Bankwesen wichtig die ottomanische Bank mit Staatssubvention.

Die wichtigsten Industrie- und Handelsplätze (bezüglich der Einwohnerzahlen sind die Schätzungen ungemein verschieden):

Konstantinopel (türkisch **Stambul**), am südlichen Ende des Bosporus, 870000 Einw.: an der Nordseite bildet das goldene Horn einen der schönsten Häfen, welcher den Austausch zweier Weltteile vermittelt. Zentrum des osmanischen Kultur- und Wirtschaftslebens. Industrie nicht sehr bedeutend: Seide und Seidenwaren, Fez, Sattlerwaren, Schmucksachen, Leder. Ungleich großartiger als Handelsplatz. Hier berühren sich Orient und Occident; hier kreuzen sich westeuropäische, russische, türkische und asiatische Ware. Importiert werden fast alle Gegenstände des heutigen Welthandels: britische, französische, deutsche Industrie- und Luxusartikel, Kolonialwaren, russische Rohprodukte (Nahrungsmittel 2c.). Ausgeführt dagegen Getreide, Wolle und Baumwolle, Seide, Felle, Tabak, Opium, Droguen, Buchsbaumholz, Rosenöl 2c. Der Verkehr bewegt sich hauptsächlich auf der See.

Adrianopel (Edirné) an der Maritza, 70000 Einw., zweite Stadt der Türkei. Industrie sehr lebhaft: Seide, Woll- und Baumwollwaren, Teppiche, Saffian, Rosenöl, Fruchtkonserven 2c. Einer der thätigsten Handelsplätze der Türkei. **Gallipoli**, 30000 Einw., lebhafte Handelsstadt. Die meisten verkehrenden Schiffe sind türkische, griechische und österreichische. Industrie sehr zurück; am wichtigsten noch die Seidenindustrie, sowie der Bau von Küstenfahrzeugen. Fabriziert Teppiche.

Saloniki (Selanik, Thessalonich), 150000 Einw., nach Konstantinopel erste Handelsstadt. Endpunkt einer Eisenbahn. Industrie früher lebhafter: Türkischrotfärbereien, Gerbereien, Seidenwaren, Teppiche, Stahlwaren. Wichtigste Ausfuhrartikel: Seide, Seidenwürmer, Getreide, Tabak, Baumwolle.

Larissa, vermittelt den Landverkehr zwischen der Türkei und Griechenland. **Volo**, der natürliche Hafen für Thessalien, Handel.

Monastir, lebhafter Durchzugshandel. **Skutari**, fabriziert Wollgewebe, Waffen. Hauptverkehr nach den österreichischen Häfen an der Adria.

Janina, Industrie- und Handelsstädtchen. Goldstoffe, Maroquins, Seidenwaren, gefärbte Leinenzeuge. **Prevesa**, Handel, Hauptexportplatz für Südalbanien.

Das **Vilajet Dschesairi** umfaßt 22 bewohnte Inseln im Ägäischen Meer, die wichtigsten **Thasos**, **Samothraki**, **Imbros**, **Stalimene (Lemnos)**, Strates. Die übrigen zum Vilajet gehörigen Inseln werden zu Asien gerechnet.

Das **Vilajet Krid** umfaßt die Insel **Kreta** oder **Kandia**, ungemein fruchtbar, aber schlecht angebaut, an der Nordküste mit guten Häfen. Hauptorte **Kanea** u. **Kandia**.

Das Fürstentum Bulgarien

nebst der autonomen Provinz Ostrumelien hat 96660 qkm und (1888) $3{,}2$ Mill. Einw.

Ackerbau wird in der Bulgarei auf vorzüglichem Boden fleißig und sehr erfolgreich betrieben, so daß Getreide und Vieh Hauptexportgegenstände sind. Die Industrie steht in den Anfängen.

Die wichtigste Handelsstraße ist die Donau. Die Einfuhr bringt europäische Industrieprodukte. Binnenverkehrsmittel die Straßenzüge nach dem Balkan und seine Pässe; Eisenbahnen 819 km.

Bedeutendste Handelsplätze:

Sofia, 42000 Einw., Hauptstadt, gewerbfleißig. **Trnowa (Tirnowa)**, an der Jantra, 11300 Einw., Knotenpunkt der Hauptstraßen. **Rustschuk**, 27000 Einw., bedeutendster Handelsplatz des bulgarischen Donauufers. Export von Landesprodukten. **Varna**, 25000 Einw., am Schwarzen Meer, mit bedeutendem Handel. Exportiert Getreide, Wolle, Tiere. **Silistria**, an der Donau, 11000 Einw., Lederfabrikation; Tuchweberei; Export von Getreide und Häuten. **Sistowa (Schistowa)**, 12000 Einw., an der Donau, Handel und Weinbau. **Nikopoli**, an der Donau, Stapelplatz für Handelsware aus der Walachei. **Widdin**, 15000 Einw., an der Donau, Ablagerungsplatz des österreichischen und deutschen Donauhandels. Getreideexport. **Philippopel (Filibé)**, 33000 Einw., gewerbfleißig.

Das Fürstentum Montenegro.

Montenegro oder Crnagora (Karadagh), 9085 qkm, fast ganz Gebirgsland, 236000 Seelen. Haupterwerbsquelle: Viehzucht; Fischfang nicht unbedeutend. Handel mit dem dalmatinischen Städtchen Cattaro. Ausfuhrartikel: Vieh und Viehprodukte. Hauptstadt Cettinje.

Das Königreich Serbien.

48110 qkm und $2{,}2$ Mill. Einw., Hochland, bewässert von Zuflüssen der Donau. Deren wichtigste Nebenflüsse schiffbar.

Rohprodukte. Ackerbau noch recht ursprünglich; liefert Getreide zur Ausfuhr. Starke Obstkultur. Pflaumen kommen teils getrocknet, teils zu Branntwein verarbeitet in den Handel. Weinbau in den Donaugegenden; starker Tabakbau; das Produkt meistens im Lande verbraucht. Die Vieh-

zucht liefert den Hauptwert der Ausfuhr. Sehr ausgedehnte Schafzucht. Eine Spezialität die ungemein blühende Schweinezucht. Die Flüsse sind reich an Fischen. Der vormals blühende Bergbau in neuerer Zeit wieder in Aufschwung gekommen. Große Eisen- und Kupferwerke nebst Hüttenwerken.

Industrie. Die industriellen Gewerbe stehen auf sehr niedriger Stufe; Hausindustrie allgemein. Feinere Industrieprodukte müssen vom Auslande bezogen werden.

Handel. Derselbe ist im Aufschwung, die Einfuhr gering, weil die Bevölkerung nur wenig ausländische Industrieprodukte braucht; wichtiger die Ausfuhr. Exportiert werden Vieh, Viehprodukte, Wachs und Honig, Knoppern und anderes.

Verkehr. An Verkehrsmitteln ist das Land arm, nur Save und Donau als Wasserstraßen benützt. Der Binnenverkehr ist vielfach auf bloße Saumwege angewiesen; projektierte Eisenbahnverbindungen noch weit von der Durchführung. Im Betrieb bis jetzt 540 km. Das Telegraphennetz umfaßt 2978 km. Der Postverkehr ist unbedeutend.

Belgrad, Hauptstadt, am Einfluß der Save in die Donau. 54000 Einw. **Semendria (Smederewo)**, an der Donau; Handel; Flußschiffahrt. **Neu-Orsova**, gegenüber dem österreichischen **Alt-Orsova**, Transithandel, Donaudampfschiffahrt.

Das Königreich Rumänien.

Besteht aus den vereinigten Fürstentümern Moldau und Walachei mit zusammen 131020 qkm und $5{,}_{05}$ Mill. Einwohner.

Produkte. Wichtiger Erwerbszweig Ackerbau, technisch noch etwas primitiv, aber blühend wegen großartiger Freigebigkeit des Bodens. Hauptnahrungsmittel Mais; wichtiger für die Ausfuhr Weizen und Gerste. Bestimmungsorte des rumänischen Getreides sind meist England und Belgien. Von anderen Bodenfrüchten werden Raps u. Tabak, letzterer so gut wie der türkische, stark angebaut, Ölsaat exportiert. Weinbau im Zunehmen; weiße, dem Moselweine ähnliche Sorten. Ausgedehnte Viehzucht liefert auch Rindvieh und Wolle zum Export, ebenso Schweine. Der Waldboden beträgt 16% des Landes; Benützung sehr primitiv. An mineralischen Schätzen ist das Land nicht reich; Steinkohlengruben noch wenig aufgeschlossen.

Industrie. Ganz unentwickelt, beschränkt sich auf die gewöhnlichsten Konsumtionsgegenstände. Ist meist in Händen von Deutschen und Ungarn. In Bezug auf die meisten Produkte ist Rumänien vom Auslande abhängig. England, Österreich, Deutschland u. Frankreich liefern Fabrikate, Kolonialwaren rc.

Handel. Im auswärtigen Handel sind die Hauptgegenstände der Einfuhr Nahrungs- und Genußmittel (Wein rc.) vorzugsweise aus Frankreich und der Türkei; Gegenstände zum industriellen Verbrauch aus Österreich, England und Deutschland; ebendaher Fabrikate; landwirtschaftliche Rohstoffe aus Ungarn und Rußland.

Die Ausfuhr war bisher regelmäßig bedeutend größer als die Einfuhr. Ihre wichtigsten Posten sind Getreide, Tiere, tierische Produkte, Salz, Petroleum.

Verkehr. Natürliche Verkehrsstraße ist die Donau, auf welcher lebhafter Warenzug. Landstraßen schlecht. Eisenbahnnetz 2557 km. Post 390 Bureaux. Telegraph 5571 km Linien.

Wichtigste Handelsplätze:

In der **Walachei: Bukarest (Bukureschti)**, 221000 Einw., Hauptstadt und Handelsplatz; viele Warenlager; Handel meist in den Händen von Fremden. Hauptausfuhrartikel: Schafwolle, Häute, Talg, Borsten, Wein, Wachs, Honig und Petroleum. Einfuhrgegenstände hauptsächlich europäische Fabrikate. **Ploiescht**i, 34000 Einw., berühmte Wollmärkte. **Braila**, 29000 Einw., Haupthafen an der Donau für die Walachei; Zahl der jährlich verkehrenden Schiffe über 2500; Hauptausfuhrgegenstände die rumänischen Bodenprodukte. **Giurgewo**, in günstiger Lage, a. d. Donau, Eisenbahnendpunkt, Handel; Spedition. **Krajowa**, 30000 Einw., treibt lebhaften Handel; meistens Juden.

In der **Moldau: Jassy**, Hauptstadt der Moldau, 90000 Einw., Getreidehandel. **Husch**, Tabakshandel. **Galatz**, wichtige Handelsstadt an der Donau, 81000 Einw., viele Kornspeicher; reiche Bankhäuser; wohlgefüllte Warenlager; Hauptstapelplatz für die moldauischen Landesprodukte; Freihafen. Ausgeführt werden: Weizen, Mais, Roggen, Gerste, Hafer, Bohnen, Hirse, Rübsamen, Leinsamen und Mehl, Salz, Petroleum und Wolle. **Fokschani**, Handel mit Getreide nach Galatz. **Okna**, berühmte Salzgruben. **Roman**, exportiert Landesprodukte; importiert viel westeuropäische Waren. **Botuschan**, 40000 Einw., wichtiger Handelsplatz; Viehexport nach Österreich.

Das europäische Rußland.

Das gesamte russische Reich besteht aus folgenden Teilen:

1. Gouvernements des eigentlichen Rußland mit Polen 5 Mill. qkm und 95 Mill. Einw.
2. Großfürstentum Finnland 373612 qkm und $2{,}_{3}$ Mill. Einwohner.
3. Statthalterschaft Kaukasus
4. Sibirien
5. Zentralasien

(3.–5.: Zu Asien gehörig; siehe unten.)

Die Bevölkerung beträgt im ganzen, mit Hinzurechnung des asiatischen Rußlands 116 Mill. Einwohner. Sie besteht aus sehr bunt gemengten Nationalitäten, unter welchen jedoch die eigentlichen Russen entschiedene Majorität sind.

Landwirtschaft. Klima sehr mannigfaltig. Die Landwirtschaft in lebhaftem Fortschritte. Nur einzelne Provinzen können ihren Getreidebedarf nicht decken; die meisten produzieren weit über Bedarf, namentlich die zentralen, südöstlichen und südlichen. Die wichtigsten Produkte: Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Buchweizen. Die Gesamtproduktion an Getreide beträgt etwa 460 Mill. Hektoliter, wovon 30 Prozent exportiert werden. Lein in großen Massen aus den nordwestlichen Provinzen ausgeführt; Farbpflanzen, Tabak in südlichen Gouvernements, Runkelrüben im mittleren und südlichen Rußland, Gartenbau im Süden, ebenda Obstkultur; Weinbau im Süden; Futter- und Wiesenbau.

Viehzucht ungemein wichtig, in den südlichen

Steppenlandschaften fast ausschließlicher Erwerbszweig. Über 16 Mill. Pferde, 23 Mill. Hornvieh, 48 Mill. Schafe, 10 Mill. Schweine. Der ehedem berühmte Waldreichtum ist in rascher Abnahme. Klima und mangelhafte Transportmittel hindern eine ordentliche Waldwirtschaft. Südrußland ist holzarm; am waldreichsten die nördlichen Provinzen. Die Jagd liefert Pelze; Federn und Felle bilden einen Handelsartikel. Fischfang kommerziell wichtiger, an den Meeresküsten, den großen Binnenseeen und der Wolga. Die nördlichen Meere liefern Stockfische, Lachse, Heringe, die Ostsee desgl., das Schwarze u. Asowsche Meer Forellen, Störe, Schollen, Sardellen. Hausenblase und Kaviar zum Export.

Bergbau. Ausgedehnter Bergbau im Ural: Gold, Kupfer, Eisen, Salz, Stein- und Braunkohlen. Weniger wichtig sind Silber, Platina, Zinkerze, Zinnerze, Kobalt, Arsenik, Chromerze und Petroleum. Steinkohlenlager teils in russisch Polen, an der Grenze von Oberschlesien, sehr reichhaltig; teils in der Umgebung von Moskau; am Westabhange des Ural; im Gouv. Tomsk; am Donez-Flusse.

Industrie. Im allgemeinen noch auf tiefer Stufe; ist zwar künstlich emporgetrieben worden, doch fehlt Kapital, Kredit und Absatz. Viele Fabriken mit nur mittelmäßigen Leistungen. Nur Leder und Leim sind exportfähige Fabrikate. Den Wert der sämtlichen Fabrikate schlägt man auf 325 Mill. Rubel im Jahre an.

Handel. Der Handel exportiert Rohprodukte und bezahlt mit denselben die Einfuhr ausländischer Fabrikate. Doch ist die Ausfuhr nicht im stande, die Einfuhr zu decken, so daß diese in Geld resp. mit Schulden bezahlt werden muß. Die russische Ausfuhr dankt ihre jetzige Blüte dem Baue der Eisenbahnen und einer liberalen Zollpolitik, welche die Einfuhr erleichterte. Wichtigste Gegenstände der Ausfuhr: Getreide (Weizen), Flachs, Hanf, Holz, lebendes Vieh, Viehprodukte, hauptsächlich Wolle, endlich Mineralien. Die Einfuhr über die europäische Grenze bringt hauptsächlich Baumwolle, Metalle, Thee, Metallwaren, Maschinen, Getränke, Gespinnste und Gewebe, chemische Produkte, Steinkohlen, Früchte, Mineralöl. Über die asiatische Grenze kommen: Thee, Baumwollstoffe, Früchte und Gemüse. Unter den Staaten, welche mit Rußland Handel treiben, stehen Deutschland, Großbritannien bei weitem obenan. Dem ausgedehnten Gebiete entspricht starker Binnenhandel. Handelsthätigkeit der gewerblichen Produktion gegenüber überwiegend. Wichtig für den Binnenhandel Messen und Jahrmärkte.

Verkehr. Landstraßen schlecht, nur im Winter bei Schlittenbahn gut. Die Eisenbahnen in einfachen Formen erbaut; Zentrum Moskau. Gesamtlänge (1891) 29234 km (ohne Finnland). Wichtigste Linien: Petersburg-Warschauer Linie, Warschau-Wiener- und Warschau-Bromberger Bahn, die Riga-Dünaburg-Bahn, Nikolai-Bahn von Petersburg nach Moskau mit starkem Güterverkehr, die Linie von Moskau nach Nischnij-Nowgorod mit starkem Personenverkehr.

Auf Flüssen und Kanälen lebhafter Verkehr in Holz und Getreide. Auf Wolga, Newa 2c. Dampfschiffahrt. Die Handelsflotte beträgt 2614 Segelschiffe und 369 Dampfer. Schiffahrtsverkehr am lebhaftesten in den Häfen der Ostsee.

Zahl der Postbureaux beträgt 6226. Telegraphennetz von 125000 km.

Im Zollwesen Schutzzölle, nachdem man vom früheren Prohibitivsystem abgegangen ist. Zollwesen umständlich und langsam.

Kredit, Banken. An Kreditanstalten sind erwähnenswert die Reichsbank, welche den Notenumlauf des Reiches reguliert; eine große Zahl von Handelsbanken auf Aktien, Kreditvereine auf Gegenseitigkeit, Bodenkreditanstalten; städtische Kommunalbanken über 260; Sparkassen u. s. w.

Wichtigste Handels- und Industrieplätze:

In **Großrußland**: **Moskau**, alte vormalige Hauptstadt, 753000 Einw., an der Moskwa. Erste Fabrikstadt des Reiches. Baumwollspinnereien, Wollwäschereien, Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, Fabriken für Seiden- und Halbseidenzeuge, Tuch-, Band-, Hut-, Siegellack-, Lackwaren-, Tapeten-, Handschuh-, Wachslichter-, Leder- und Saffianfabriken, Fabriken für Wollen- und Baumwollenzeuge, Bleichen und Färbereien, Seifensiedereien, Stearinlichterfabriken, Fabriken für chemische Erzeugnisse, für Arbeiten aus unechtem Gold u. Silber, Goldgespinnst und Kantillen, für Gold- und Silberstoffe, für Silbersachen, Bleistift-, Stecknadel- und Maschinenfabriken und dergl. mehr. Der Handel umspannt das ganze russische Reich und hat Verbindungen mit Paris, Marseille, Bordeaux, London, Hamburg, Leipzig, Wien, Teheran, Buchara und Peking. **Twer**, 39000 Einw., an der Wolga, Twerza und Tmaka, viele Fabriken, Handel. **Torshok**, an der Twerza, sehr betriebsam. Sattler- und Schuhwaren, gestickte Schuhe. **Wyschny-Wolotschok**, an dem berühmten Kanalsystem gleichen Namens. Wichtiger Stapelplatz. **Rybinsk**, a. d. Wolga, der bedeutendste Flußhafen Rußlands. **Kostroma**, an der Wolga, Leder- und Leinenwaren. **Wladimir**, sehr industriell. **Nischnij-Nowgorod**, auch **Nischegorod**, 67000 Einw., der merkwürdigste unter den russischen Handelsplätzen, zwischen Oka und Wolga. Außerordentlich weite Verzweigung der Verkehrswege; nach allen Richtungen Wasserstraßen. Die Messe von Nischnij im Juli und August ist der Hauptplatz für den Landhandel zwischen Europa und Asien. Der Ausfall der Ernte ist auf den Gang der Geschäfte von großem Einflusse. Der wichtigste unter den asiatischen Artikeln ist Thee. **Tula**, 64000 Einw., viele Fabriken; berühmte Gewehrfabrik; Metallwaren, deshalb das russische Lüttich genannt. **Woronesh**, 56000 Einw., Fabriken für Tuch, Leder, Talg; bedeutender Handel nach Sibirien. **Orel**, 78000 Einw., Gerbereien, Talgsiedereien und Leimsiedereien, Kornhandel. **Archangelsk**, Zuckersiedereien und Seilerwerkstätten, ausgedehnter Handel, Jahrmarkt; Exportartikel: Getreide, Leinsaat, Flachswaren, Teer, Matten, Bau- und Werkholz. **Wologda**, Hauptstapelplatz zwischen Nowgorod und Nordasien.

In **Ostrußland**: **Perm**, 32000 Einw., viele Fabriken und lebhafter Handel. **Jekatarinburg**, 31000 Einw., große Eisenhütten, Kupferschmelze, Gesteinsindustrie, Goldwäschen. In der Umgebung namhafte Bergwerke und Eisenproduktion. **Kasan**, 140000 Einw., Ledergerbereien und Seifensiedereien, Eisenwaren-, Seifen-, Tuch-, Kattunfabriken, Handel nach Vorderasien, Warendepot zwischen Sibirien, Mittelasien und Europa. **Ssimbirsk**, 39000 Einw., Jahrmarkt, Schiffahrt, Fischerei in der Wolga.

Ssamara, 75000 Einw., Jahrmärkte, Getreide in großen Mengen ausgeführt und verladen. **Orenburg,** 56000 Einw., für den Handel wichtig als Ausgangspunkt nach Asien, Sammelplatz für Karawanen. **Ssaratow,** 123000 Einw., Fabriken für Seiler- und Thonwaren, Jahrmarkt, viele deutsche Einwohner. Haupthandelsartikel Salz aus dem Eltonsee. **Astrachan,** 74000 Einw., eine der reichsten und wichtigsten Städte Rußlands. Schiffbau, Färberei, Seidenwaren, Pferdeleder, Talg- und Thransiederei, Seifenfabrikation u. a. Weit wichtiger Handel und Fischerei. Das Kaspische Meer ist noch 66 km von der Stadt entfernt. Dampfschiffkurse. Ausfuhrgegenstände: Fische und Fischprodukte. Neben Neufundland großartigste Fischerei der Welt, Kaviarbereitung. Hauptthandelsplatz zwischen Rußland und Persien.

In **Klein-Rußland: Charkow,** 188000 Einw., Pferdemärkte. **Krementschug,** 50000 Einw., Fabriken; Handelsstadt. **Kijew,** 184000 Einw., treibt lebhaften Handel; Jahrmarkt; starker Getreideverkehr; Zuckerindustrie; Zuckerhandel.

In **Südrußland: Jekaterinoßlaw,** 47000 Einw., gewerbfleißig; Dampferstation. **Rostow,** 61000 Einw., mit 2 Jahrmärkten; Zweigbahn nach Asow. **Taganrog,** am Asowschen Meere, 56000 Einw., sehr gewerbfleißig und einer der wichtigsten Handelsplätze Rußlands. Die übrigen Häfen dieses Meeres sind **Mariupol, Berdjansk, Eisk, Jonitschensk. Ssimferopol (Akmeschit),** Stapelplatz der krimischen Waren. **Ssewastopol,** wichtiger Seehafen. **Feodosia** (tatarisch **Kefe**), das alte Kaffa, Hafen; große Magazine; Karawanenzüge. **Kertsch-Jenikale,** zusammengehörige Nachbarstädte an der Straße von Kertsch, mit beliebtem Hafen. **Cherson,** Seehafen, 67000 Einw., Schiffswerfte; Fabriken. **Nikolajew,** 67000 Einw., Seehafen; Hauptstation der Flotte des Schwarzen Meeres; Fabriken. **Odessa,** bedeutender Seeplatz am Schwarzen Meere, 314000 Einw., Bevölkerung sehr bunt; Fabriken für Tuch, Baumwoll- und Seidenstoffe, Seifen- und Seilerwaren. Wichtiger der Handel. Hauptmarkt für die Bodenprodukte des sarmatischen Tieflands nach Süden zu; Getreide, Flachs, Bauholz, Talg wichtigste Ausfuhrgegenstände. Auch in Kaviar, Pökelfleisch, Hausenblase lebhafter Umsatz. Seehafen bei Südost- und Ostwinden unsicher; regelmäßige Dampferfahrten.

In **Westrußland: Minßk,** 58000 Einw., Knotenpunkt von Bahnlinien. **Brest-Litowsk,** Knotenpunkt von Eisenbahnlinien, 40000 Einw. **Kowno,** 51000 Einw., Handel nach Deutschland. **Wilna,** 103000 Einw., Knotenpunkt von Bahnlinien; Handel. **Witebsk,** 55000 Einw., sehr industriell. **Dünaburg,** Knotenpunkt von Bahnlinien, 69000 Einw., Handel.

In den **Ostseeprovinzen: St. Petersburg,** 956000 Einw., Reichshauptstadt. Spiegel, Krystall- und Porzellanwarenfabriken, Baumwollindustrie; Leder-, Seiden- und Leinenfabriken, Eisengießereien und Maschinenbau. Der Handel erstreckt sich über das ganze russische Reich, auch weit nach Westen hin. Exportiert hauptsächlich Flachs, Hanf und Flachsheede, Chromerz, Tauwerk, Pottasche, Talg, Öl und Fette, Knochen, Wolle und Borsten, Leinsaat, Getreide, Mehl, Holz, Matten. Eingeführt werden: Baumwolle, Baumöl, Salz, Indigo, Kaffee, Eisen, Wein u. s. f. Der Handel benützt im Sommer hauptsächlich Wasserstraßen, im Winter Schlittenbahn. Eisenbahnverbindungen; Dampferverbindungen. **Narwa,** Seehandelsplatz; Fischerei. **Reval,** 51000 Einw., Handel sehr zurückgegangen; Speditions- und Stapelplatz. **Riga,** wichtiger Seeplatz am gleichnamigen Meerbusen, 196000 Einw., zweiter Handelsplatz des Reiches; Börse, Banken. Export zur See 40 Mill. Rubel: Flachs, Hanf, Leinsaat, Getreide, Holz. Beim Import sind Hauptartikel: Salz, Heringe, Kolonialwaren, Holz. Dampferverbindungen nach den Ostseehäfen. **Dorpat,** 31000 Einw., Tuchfabrikation. **Libau,** Hafen; Seehandel; exportiert Holz, Flachs, Getreide, Felle. **Windau,** See- und Handelsstadt an der Ostsee.

Im **Großfürstentum Finnland: Helsingfors,** 66000 Einw., Handels- und Kriegshafen. **Abo** (finnisch **Turku**), Schiffbau; Handel; Dampferverbindung. **Björneborg,** Fabriken; Handel; Bauholz nach England. **Uleaborg,** nächst Abo der bedeutendste Handelsplatz in Finnland.

In **Polen: Warschau** (polnisch **Warszawa**), am linken Weichselufer, 465000 Einw., ansehnliche Industrie in plattierten Waren, Teppichen, Tapeten, Tuch; Handel; Banken; Wollmarkt. **Kalisch,** bedeutende Tuchfabrikation. **Lublin (Ljublin),** 48000 Einw., treibt starken Wein- und Getreidehandel; Messen. **Lodz,** 125000 Einw., sehr gewerbthätig; Leinenwebereien, das „Polnische Manchester".

Asien.

Der Weltteil als Ganzes.

44143095 qkm mit etwa 826 Mill. Einwohnern.

Klima, Pflanzen und Tiere. Asien weist alle Abstufungen des Klimas auf und damit auch eine sehr große Mannigfaltigkeit der Pflanzen- und Tierwelt.

Der äußerste Norden des Weltteils zeigt baumlose Küstenlandschaft, südlicher die sibirische Wälderzone mit kulturfähigem Boden; weiter südlich folgt ein fast durch den ganzen Kontinent sich ziehender Steppengürtel. Wo derselbe bewässert ist, gedeihen zahlreiche Kulturgewächse: Getreide, Wein, Südfrüchte, Tabak ꝛc. Hier ist die Heimat der asiatischen Nomadenvölker. An Stelle der Steppenlandschaften treten im Osten die Kulturlandschaften von Japan und China, wo Reis, Getreide und Gemüse, Südfrüchte, der Theestrauch, der Maulbeerbaum und die Baumwollstaude als wichtigste Kulturpflanzen erscheinen; Nadelhölzer und Bambusrohr als Werkmaterial. Im Süden des zentralasiatischen Hochlandes dehnt sich das heiß-feuchte Gebiet von Vorder- und Hinterindien und Südchina aus, mit außerordentlich reicher Vegetation und einer Fülle von Naturprodukten. Hier gedeihen außer Baumwolle, Reis, Indigo, Kaffee und Zuckerrohr, welches die Hauptkulturpflanzen sind, auch verschiedene Gewürzpflanzen, nutzbare Palmenarten, Bambusrohr, wertvolle Hölzer ꝛc. Der reichen Pflanzenwelt entspricht eine mannigfache Tierwelt.

= Das asiatische Rußland =

grenzt im Norden ans nördliche Eismeer, im Westen an das europäische Rußland, im Süden an türkisch Armenien, Persien, Afghanistan, Buchara und das chinesische Reich. Es zerfällt jetzt in drei Hauptbestandteile: A) Kaukasus mit 472554 qkm und 7,2 Mill. Einw.; B) Sibirien, 12,5 Mill. qkm und 4,5 Mill. Einw. und C) Zentralasien, 3,5 Mill. qkm mit 5,3 Mill. Einw. Dieses ausgedehnte Gebiet weist eine große Mannigfaltigkeit der Bodengestalt, des Klimas und der Produkte auf. Der Norden hat arktische Natur, ist fast durchgehends Flachland; im Süden gedeiht Baumwolle und Weinrebe. Die Bewässerung ist sehr reichlich. Die Meeresteile im Norden sind für die Schiffahrt vollständig unbrauchbar, im Süden bilden das Kaspische Meer und der Aralsee Wasserstraßen, im Osten die Küste des Stillen Ozeans. Die größten Ströme sind für die Schiffahrt wenig brauchbar, weil ihre Mündungen dem Eismeere angehören. Die wichtigsten unter ihnen sind der Obi mit dem Irtysch, welcher für Westsibirien als stark benutzte Wasserstraße wertvoll ist, der Jenissei mit der aus dem Baikalsee kommenden Angara, gleichfalls als Wasserstraße benützt; die Lena, fischreich mit zahlreichen Zuflüssen. Im Osten der Amur, von Dampfern befahren, mit wichtigen Zuflüssen. Im Süden ist der Syr Darja wertvolle Wasserstraße nach dem Inneren Asiens, weniger der seichte Amu Darja. Die **Bevölkerung** besteht aus eingewanderten Russen (im Westen), aus Kosaken (Militärposten) und mongolischen Eingeborenen: Kirgisen (in Turan), Kalmüken (am Altai), Buriäten (am Baikal), Ostjaken (am Obi), Samojeden (am Eismeer), Tungusen (zwischen Jenissei und Ochozkischem Meer), Jakuten, Tschuktschen und Kamtschadalen im äußersten Nordosten.

Produkte. Ackerbau im westlichen Sibirien, ist keineswegs Haupterwerbszweig des kolossalen Gebietes, wie überhaupt der Anbau des Bodens noch sehr zurück ist. Wichtiger die Viehzucht: im Norden Renntier und Hund, im Süden Pferd und Kamel als einheimische Transporttiere. Die nördlichen Ebenen und Wälder sind reich an Pelztieren (Hermelin, Zobel, Wölfe, Bären, Füchse, Marder, Eichhörnchen u. s. f.) Ein großer Teil Sibiriens ist mit wertvollen Waldungen bestanden. Großartige Fischerei; der Baikalsee und die Küstenströme Ostsibiriens reich an Lachsen. Der größte Reichtum besteht in nutzbaren Mineralien; im Altaigebirge Gold, Silber, Platina, Kupfer &c. Im sajanischen Gebirge und an der Tunguska wertvolle Graphitlager; Steinkohlen in Turkestan und in Sibirien; fossiles Elfenbein (Mammutzähne) an den Mündungen der sibirischen Flüsse.

Die **Industrie** befindet sich noch in der Kindheit; in den Städten Turkestans einheimische Industrie, zumeist bloß Handwerksbetrieb vorhanden. Lederwaren und Baumwollstoffe.

Verkehr. Die Verkehrsmittel entsprechen keineswegs der kolossalen Ausdehnung des Gebietes. Eisenbahn von Poti nach Tiflis, unlängst zum Kaspischen Meere fortgesetzt. Da auf letzterem schon seit langer Zeit Dampfer verkehren, werden Eisenbahnen und Dampfschiffsverkehr sich hier gegenseitig unterstützen. Weitere Eisenbahnen sind im Bau; vollendet vom Kaspischen Meere nach Turan ferner eine sibirische Bahn, welche vom Ural aus nach Asien eindringen soll. Vorläufig sind die großen Ströme, wenn auch im Winter Monate lang mit Eis bedeckt, doch schon von Schleppdampfern befahren, so der Obi und der Irtysch; aus dem Baikalsee fährt man auf der Angara bis Irkutsk; auf den oberen Zuflüssen des Amur verkehren Dampfer. Ebenso auf den Gewässern des Aralsees und den Jaxartes aufwärts bis Chodjend. Für die nördlichen Teile Sibiriens bietet im Winter die Schneefläche gute Bahn; in der schneefreien Zeit sind ausgedehnte Gebiete Sibiriens sumpfig und für den Verkehr unzugänglich. In den südlichen Steppen ist das Kamel wertvolles Lasttier. Eine große Landstraße durchzieht das asiatische Rußland von Jekaterinburg über Tobolsk, Tomsk bis Irkutsk. Karawanenhandel nach China und Zentralasien. Eine große Telegraphenlinie läuft durch den ganzen Kontinent bis zur Amurmündung. Der Handel ist in steter Zunahme und macht Hauptfortschritte in Zentralasien, wo englischer und russischer Einfluß konkurrieren.

Die wichtigsten **Handelsplätze** sind:

In **Transkaukasien: Tiflis**, 120000 Einw., am Kaukasus; wichtiger Handelsplatz zwischen Rußland, der Türkei und Persien; treibt nach Norden Handel über den Kaukasus mit Rußland, nach Südosten mit dem persischen Handelszentrum Täbris; Eisenindustrie; in der Umgebung Wein- und Seidenkultur. Der größte Teil des Handels ist in Händen von Armeniern. **Baku**, auf der Halbinsel Abscheron, in günstiger Handelslage, mit berühmten unerschöpflichen Naphthaquellen, aus welchen Erdöl exportiert wird. **Poti**, Eisenbahnendpunkt. **Derbend**, Küstenstadt in Daghestan, handelt mit Bodenprodukten. In der Nähe ein Hauptpaß über den Kaukasus.

In **Sibirien: Tobolsk**, treibt Schiffbau, Leder- und Talgfabrikation, lebhaften Transithandel nach Sibirien und China, Pelzhandel. **Omsk**, 38000 Einw., wichtiger Stapelplatz. **Barnaul**, wichtigster Bergwerksplatz von Sibirien, große Gold- und Silberschmelzen. **Semipalatinsk**, wichtig für den Handel mit Zentralasien; im Winter lebhafter Verkehr auf der Schlittenbahn, im Sommer mit Kamelkarawanen, welche aus Zentralasien Lammfelle, Häute und Kamelhaare hierher bringen und russische Fabrikate mitnehmen. **Tomsk**, am Tom, 37000 Einw., Handelsplatz mit großem Bazar; nächst Irkutsk wohlhabendste Stadt Sibiriens. **Irkutsk**, 48000 Einw., unweit des Baikalsees, hat lebhafte Tuchindustrie und ist Haupthandelsplatz für den Verkehr mit China, treibt ansehnlichen Pelzhandel. Gegen die chinesische Grenze zu **Kjachta**, als Grenzstation gegen die Mongolei, mit Handel nach China, namentlich in Pelzwerken und Thee. **Jakutsk**, an der Lena, Hauptstation des Pelzhandels. **Ochotsk**, Hafenort am Ochotskischen Meere; treibt Walfischfang; jetzt überflügelt durch die Amurhäfen; desgleichen **Petropawlowsk**, auf Kamtschatka, wichtigster Hafen der Halbinsel. **Nertschinsk**, mit großen Silbergruben. **Nikolajewsk**, am Amur, Hauptexporthafen für die Produkte des Amurgebietes; der Hafen das halbe Jahr hindurch mit Eis bedeckt. **Blagowjetschtschensk**, Handel mit der Mandschurei.

In **Zentralasien: Taschkend**, 121000 Einw., mit vorzugsweise mohammedanischer Bevölkerung, jetzt schon Sitz russischer Kaufleute. Transithandel; Karawanenverkehr. **Chodjend**, 35000 Einw.; in der Umgebung starker Anbau von Reis, Baumwolle und Indigo, Südfrüchten; Karawanenhandel. **Samarkand**, 33000 Einw., einst eine der glänzendsten Städte Asiens, jetzt noch wichtiger Platz für den turkestanischen Handel; sehr gewerbfleißig, fabriziert Seide und Baumwollzeuge, Seidenpapier und Leder. **Ili (Kuldscha)**, am Flusse Ili in der Dsungarei, blühend; hauptſ. Viehzucht. **Khokand**, 54000 Einw.

= Die asiatische Türkei =

besteht aus Kleinasien, Syrien, mehreren Inseln, Armenien, Kurdistan, Irak Arabi (Mesopotamien), Arabistan (Hedschas). Zusammen 1,7 Mill. qkm und 15,4 Mill. Einwohner.

Das eigentliche Kleinasien oder Anatolien (auch Anadoli genannt), durchgehends Gebirgsland und Steppe ohne schiffbare Flüsse, an der Westküste reich gegliedert und mit fruchtbaren Thälern, liefert Holz, Baumwolle, Galläpfel, Droguen, Gummi, Safran, Knoppern, Krapp, Wolle, Opium, Ölsaat, Schwämme, Seide und anderes. Ist auch reich an mineralischen Schätzen, die nur wenig ausgenützt werden: Gold, Silber, Kupfer, Steinkohlen, Eisen, Blei, Schwefel, Meerschaum, letzterer wichtiger Handelsartikel. Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Smyrna, am gleichnamigen Golf des Ägäischen Meeres, alte und wichtige Handelsstadt mit 225000 Einw., von den Türken **Ismir** genannt. Industrie noch unbedeutend; Handel aber großartig und vielfach von ansässigen europäischen Kaufleuten betrieben. Zu Lande kommen durch zahlreiche Karawanen die kleinasiatischen Artikel: Baumwolle, Opium u. s. f. Südfrüchte in großen Mengen. Auch die Euphrat-Länder und Persien senden ihre Karawanen. Zur See kommen die Fabrikate aus Europa. Die Eisenbahnlinien **Smyrna-Aidin** und **Smyrna-Kassaba** erleichtern die Zufuhr aus und nach dem Innern. Regelmäßige Dampferverbindung mit europäischen Häfen. **Brussa**, 60000 Einw., am Marmara-Meer; treibt blühende Seidenweberei, Weinbau; Meerschaumindustrie und lebhaften Handel mit Konstantinopel. **Skutari**, 100000 Einw., am Bosporus gegenüber Konstantinopel, treibt lebhaften Handel mit diesem. **Sinope**, wichtiger Seehafen am Schwarzen Meere, Dampferverbindung. **Samsun**, ebenfalls Hafenplatz am Schwarzen Meere; Endpunkt kleinasiatischer Karawanenstraßen. **Trapezunt** (Trebisonde), 45000 Einw., Handelshafen am Schwarzen Meere. Ausgangspunkt der Karawanen aus Armenien und von Persien, sehr wichtig für letzteres, welches auf diesem Wege seine Rohstoffe versendet; lebhafter Dampfschiffverkehr. Trapezunt erleidet jetzt gefährliche Konkurrenz durch den russischen Hafen Poti und durch die dort ausgehende Eisenbahn. **Adalia**, wichtiger Hafen Anatoliens an der Mittelmeerküste, Dampfschiffverbindung, Holzexport, Handel mit Südfrüchten. Im Innern von Anatolien: **Konia**, 43000 Einw., Stapelplatz, Karawanenhandel. **Angora**, Handel mit Angora-Wolle 2c. **Amasia**, Wein- und Tabakhandel, Seidenindustrie. **Tokat**, Karawanenhandel, gewerbfleißig, Baumwoll-, Seiden- u. Teppichfabrikation. **Siwas**, 40000 Einw., Karawanenhandel. **Karahissar**, lebhafte Opiumkultur. **Kjutahia**, Baumwollindustrie und Opiumkultur.

Die Insel Cypern, seit 1878 an England abgetreten, mit 209000 Einw., der syrischen Küste gegenüber, treibt Ackerbau, Baumwollkultur, Anbau von Krapp, Tabak, Oliven und Südfrüchten, berühmt der Cypernwein. Hauptstadt **Nikosia**, wichtiger als Handelsplätze: **Larnaka** und **Famagusta** an der Küste.

Insel Rhodus, 27000 Einw., herabgekommen, exportiert Rosinen, Seide u. Sesam. **Rhodus**, großer Hafen.

Die Inseln des Archipelagus: Tenedos, Lesbos (Mytilene), **Chios, Samos, Patmos, Stalimene, Kos, Stampalia, Thaso.** Hauptprodukte: Holz, Getreide, Wein, Südfrüchte, Honig, Öl, Seide, Schwämme. Seehandel.

Syrien mit Palästina. Küstenland, zum großen Teile wüst und steinig; Handelsverkehr vom Mittelländischen Meere nach Inner-Asien. Liefert, soweit es fruchtbar ist, Getreide, Sesam, Oliven, Südfrüchte, Zuckerrohr, Reis, Tabak, Kochenille, Krapp, Galläpfel, vorzügliche Baumwolle. Starke Viehzucht: Büffel, Kamele, Schafe, berühmte Pferde. Handelsplätze: **Adana**, Baumwollenkultur. **Alexandrette (Iskanderun)**, kleiner Hafen. **Aleppo (Haleb)**, 110000 Einw., Stapelplatz für den europäisch-asiatischen Handel; Industrie in Brokat und Seidenstoffen, nächst Smyrna der wichtigste Handelsplatz der asiatischen Türkei; Hauptniederlage von europäischen, türkischen und persischen Waren. **Latakie (Latakia)**, Hafenstadt mit starkem Tabakexport. **Tripolis (Tarablus)**, Hafenstadt, exportiert Schwämme, Öl, Früchte, Tabak und dergl. **Beirut (Berytus)**, 85000 Einw., wichtigste Seestadt Syriens mit Hafen; in lebhaftem Aufschwung; fabriziert Baumwollwaren, Silberdraht; exportiert Seide; Karawanenhandel nach Damaskus. Anbau von Seide, Baumwolle und Tabak. **Damaskus**, 150000 Einw., im Innern des Landes; bedeutendste Fabrik- und Handelsstadt Syriens, in prachtvoller, fruchtbarer Ebene; Knotenpunkt für den Karawanenhandel; blühende Industrie: Seife, Teppiche, Zelte, Lederarbeiten, Gold- und Metallarbeiten, blanke Waffen, Rosenessenz. In der Umgebung Öl- und Getreidebau. **Saida (Sidon)** und **Sur (Tyrus)**, die alten Phönizierstädte, sind jetzt kleine Hafenorte. **Jaffa** oder **Joppe**, Hafen für Jerusalem; Eisenbahn dorthin. **Jerusalem**, 43000 Einw., kommerziell unbedeutend, mit geringer Industrie. **Gaza**, Handel mit Landesprodukten; Karawanenzüge nach Arabien.

Armenien und Kurdistan, rauhe Durchgangsländer für den Handel zwischen Persien und dem Schwarzen Meere. Ackerbau unbedeutend, Viehzucht wichtiger; auch mineralische Produkte vorhanden. **Erzerum**, 60000 Einw., herabgekommen; Haltpunkt für Karawanen im Durchzug von Persien zum Schwarzen Meere. **Diarbekr**, am Tigris, 47000 Einw., wichtigste Handelsstadt Kurdistans, starker Karawanenhandel. **Urfa**, Karawanenhdl.

Irak Arabi (El Dschesireh, Mesopotamien), heißes Tiefland, großenteils wüst, von Nomaden bewohnt, treibt Viehzucht. **Mossul**, am Tigris, 57000 Einw., ehedem blühende Stadt, liefert Kupfer, Baumwoll- und Lederwaren, Muslin; ist noch Stapelplatz für türkische und persische Waren. **Bagdad**, am Tigris, 100000 Einw., fabriziert Leder-, Seiden-, Woll- und Baumwollwaren, Teppiche und Shawls; Hauptniederlage europäischer, indischer, persischer und arabischer Waren; indische Waren kommen über Basra und gehen den Tigris aufwärts; Dampfschiffahrt. **Basra (Bassora)**, am vereinigten Euphrat und Tigris; Hafen für Bagdad; Dampfschiffahrt; Verkehr mit Indien.

Arabien. Die Halbinsel, zwischen dem Roten Meere und dem Persischen Golf, ist großenteils wüst, fast ohne Bewässerung, trotzdem nicht ohne wertvolle Erzeugnisse; namentlich in den südwestlichen Küstenterrassen. Angebaut werden Getreidearten, Wein, Datteln, Kaffee. Von sonstigen Produkten: Balsam, Weihrauch, Gummi und Droguen. Wertvoll die Pferdezucht, doch kommt das arabische Vollblut aus seiner Heimat nicht leicht in den

Handel; exportiert werden nur Tiere zweiten Ranges. Auch die Zucht von Kamelen, Schafen und Ziegen wichtig. Die Industrie ohne Bedeutung, lediglich Hausindustrie. Der Handel nicht unbedeutend und von den für die Schiffahrt sehr begabten Arabern nach Indien wie an die afrikanische Ostküste lebhaft betrieben. Der Westen und der Norden dem osmanischen Sultan unterworfen. Im Innern kleinere Stämme von unabhängigen Scheiks patriarchalisch regiert; am Indischen Meere hat der Imam von Maskat ein geordnetes Staatswesen. Die Araber sind teils Nomaden (Beduinen), teils Fellahs (Bauern) oder städtische Gewerbtreibende. Das Arabische wird als Handelssprache von der Westküste Afrikas bis zu den hinterindischen Inseln gebraucht. Die wichtigsten arabischen Handelsplätze sind: **Maskat**, am Indischen Meer, Handelsstadt, deren Flotte weite Fahrten nach Indien und Afrika unternimmt. **Makallah**, Handels- und Hafenplatz in Hadramaut; exportiert Weihrauch und Gummi. **Sana**, im Innern, Handel mit Landesprodukten, Kaffee, Datteln, Tabak. **Dschidda**, Hafen von Mekka am Roten Meer; Durchzugsplatz der Mekkapilger und wichtiger Seeplatz; Dampferstation. **Mekka**, heilige Stadt und hochberühmter Wallfahrtsort, wo die jährlich eintreffenden Pilgerkarawanen auch lebhafte Handelsthätigkeit entfalten. **Mokka**, Hauptausfuhrplatz für die beste Sorte des arabischen Kaffees, von dem jedoch nur wenig in den Handel kommt. **Aden**, britische Besitzung, wichtiger Platz, von welchem aus England den Handel im Roten und Indischen Meere beherrscht; Kohlenstation und Haltepunkt der indischen Dampfer am Ausgang des Roten Meeres.

= Persien. =

Etwa 1650000 qkm mit 8—9 Mill. Einw., ist Hochland, rings von Gebirgen umgeben, in der Mitte vielfach wüst, schlecht bewässert, mit einigen sehr fruchtbaren Thälern und Gebirgsabhängen. Das Klima sehr exzessiv. Das Land ist tief herabgesunken, die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zerrüttet. Die Einwohner außer Persern Türken, Tartaren und Kurden, nur wenige Europäer.

Die Landwirtschaft ist Haupterwerb, in sehr primitiver Weise betrieben. Seidenproduktion bedeutend. Desgleichen die Viehzucht, die außer den europäischen Tiergattungen auch Kamele erzeugt. Ausgeführt werden sie nur wenig. Fischfang wichtig im Kaspischen Meere, wo er von russischen Fischern pachtweise betrieben wird. Mineralschätze werden keineswegs genügend ausgebeutet, nicht einmal Steinkohlen und Eisen. Die Perser besitzen industrielle Begabung, doch ist eigentliche Fabrikation nicht vorhanden, lediglich Kleingewerbe: Thon- und Metallwaren, Arznei- und Farbwaren, Essenzen, Matten, Lederwaren, Filze, Pelze, Baumwoll- und Wollwaren, Teppiche von berühmter Schönheit, ebenso Shawls, Mosaikarbeiten, Seiden- und Halbseidenwaren, Waffen, Graveur- und Emailarbeiten und dergl. sind schätzenswert. Das wichtigste Industrieprodukt ist die Rohseide, welche nebst Teppichen, Shawls und Essenzen zur Ausfuhr kommt.

Die Verkehrsmittel sind äußerst schlecht. Der Seeverkehr auf dem Persischen Meerbusen ist in Händen der Araber und Engländer, auf dem Kaspischen Meere in denen der Russen. Im Inneren des Landes Karawanenverkehr. In neuerer Zeit auch Telegraph mit 6650 km Linienlänge. Postverkehr von Teheran nach der russischen, türkischen Grenze. Starker Binnen- und Transithandel nach Mittelasien. Wichtigste Ausfuhrgegenstände: Seide, Tabak, Felle, Teppiche, Opium, Gummi, Wolle, Datteln, Getreide, Reis. Haupteinfuhr: Gewebe, Glaswaren, Papier, Metalle, Zucker, Thee.

Einzelne Handelsplätze:

Teheran, 210000 Einw., Residenzstadt, fabriziert Seiden- und Baumwollwaren. **Täbris**, 180000 Einw., wichtigste Handelsstadt; Mittelpunkt des gesamten Verkehres zwischen Persien und Europa; auch industriell thätig. **Ispahan**, 90000 Einw., ehemalige Hauptstadt des Landes, gewerbfleißig. **Reschi**, 41000 Einw., wichtig für den Seidenhandel. **Hamadan**, 35000 Einw., fabriziert Lederwaren. **Meschhed**, 70000 Einw., Hauptplatz für den Verkehr im östlichen Persien und den Handel nach Buchara. **Kirmanschah**, 32000 Einw., fabriziert Teppiche und Waffen. **Jesd**, 40000 Einw., Stapelplatz für den indischen Handel; auch gewerbfleißig; fabriziert namentlich Teppiche und Waffen. **Schiras**, 32000 Einw., Anbau von Tabak, Wein und Rosen. **Abuschähr**, Baumwollkultur und Seeverkehr nach Indien.

= Turkestan. =

Die Länder zwischen dem Kaspischen Meere, Rußland, Aralsee, dem chinesischen Reich und Persien bestehen aus den Chanaten Chiwa, Buchara und dem Turkmenen-Gebiet, zum größten Teile unter russischem Einfluß. Es sind Tiefländer, meist Steppen, aber mit fruchtbaren Oasen, welche reich an Produkten sind. Die Bevölkerung besteht teils aus Türken (Ösbegen) in den Städten, sowie als ansässige Landleute, teils aus Tadschiks (Perser, meist Kaufleute), teils aus den räuberischen Turkmenen. Wo der Boden künstlich bewässert wird, liefert er reichen Ertrag: Baumwolle, Getreide, Opium, Handelspflanzen, Gartenfrüchte. Auch Seidenkultur, Schafzucht, welche viele Lammfelle als sog. Astrachan in den Handel liefert; Pferde- und Kamelzucht. An mineralischen Produkten: Edelsteine und Goldsand. Der Handel wird von den Russen beherrscht und ist Karawanenhandel. Eingeführt werden vorzugsweise russische Fabrikate. Natürliche Handelsstraße ist der mit Dampfschiffen befahrene Jaxartes (Syr Darja); der Oxus (Amu Darja) nicht schiffbar. Handelsplätze:

Buchara, 70000 Einw., mit lebhafter Gewerbthätigkeit in Baumwoll-, Woll- und Seidenwaren, Leder- und Waffenfabrikation; Handelsplatz für Innerasien; von Kaufleuten aus fast ganz Asien besucht; großartiger Karawanenhandel. **Urgendsch**, 20000 Einw., unweit des Amu Darja; gewerbfleißig. **Khokand**, 54000 Einw., fabriziert Seiden-, Baumwollwaren, Opium; Durchgangshandel. Gehört jetzt zur russischen Provinz Ferghana.

= Afghanistan. =

gegen 550000 qkm mit 4—5 Mill. Einw.; teilweise sehr fruchtbar, teilweise wüste Steppen und Gebirgsländer. Angebaut werden Reis, Handels-

pflanzen. Die Viehzucht ist lebhaft. Ausgeführt werden Wolle, Felle, Pferde, Obst, Droguen. In politischer Hinsicht besteht das Land aus einer Reihe von nur lose zusammenhängenden Bundesstaaten. Es gehört zum Weltpostverein. Der Handel ist durchgängig Karawanenhandel. Die wichtigsten Städte sind:

Kabul, 60000 Einw., in Afghanistan, wichtig als Durchgangspunkt für den indisch-persischen Handel. **Kandahar**, 30000 Einw., in fruchtbarer Umgebung, Stapelplatz für den persisch-indischen Verkehr. **Herat**, 50000 Einw., gewerbfleißig; in der Umgebung Seidenzucht; Mittelpunkt von Karawanenstraßen, mit vielen persischen Kaufleuten. **Gasna**, 10000 Einw., lebh. Binnenhandel.

Beludschistan.

315000 qkm mit nur 400000 Einw., Mohammedaner, politisch sehr lose zusammenhängende einzelne Nomadenstämme. Produkte: Nutzbare Mineralien, jedoch wenig ausgebeutet; Datteln, Reis, Baumwolle, Indigo, Vieh, Getreide und Obst. Die wirtschaftliche Kultur ist noch sehr zurück. Hauptverkehrsweg nach Indien ist der Bolan-Paß.

Kelat, etwa 14000 Einwohner; Karawanenverkehr.

Britisch Ostindien.

Besteht teils aus britischen Besitzungen, nach Auflösung der ehemaligen britisch-ostindischen Kompanie von englischen Gouverneuren verwaltet, mit zusammen 2,4 Mill. qkm und 220 Mill. Einw., teils aus Tributärstaaten, teils aus dem noch unabhängigen Nepal und unbedeutenden Besitzungen der Franzosen und Portugiesen.

Das Land im Innern Hügel- und Gebirgsland, die großen Ebenen des Indus und Ganges ausgenommen; bei tropischem Klima außerordentlich fruchtbar. Nur im Stromgebiete des Indus ausgedehnte Wüstenlandschaften.

Mit Naturprodukten ist das Land überaus gesegnet. In der Bodenproduktion ist zunächst die Baumwollkultur wichtig, die sich in den letzten Jahren zu großartiger Höhe hob. In Bezug auf Quantität hat die indische Baumwolle die amerikanische auf dem englischen Markte schon überflügelt, in Bezug auf Qualität steht sie sehr zurück. Von Nahrungsmittelpflanzen ist das wichtigste der Reis, auch in Massen ausgeführt; wertvolle Gewürze, Pfeffer, Ingwer, Kassia, Zimt aus Ceylon, Kaffee von Ceylon, Kokosnüsse. Die Wälder liefern ausgezeichnete Hölzer für Bau und Industrie, das Teakholz vorzüglich zum Schiffbau geeignet, ferner Ebenholz, Sandelholz, viele Farbhölzer. Massenhafte Produktion von Zucker, Tabak, Indigo, Sesam, Gerbstoffen aller Art, Harz, Droguen. Zunehmende Theekultur; starke Produktion von Opium für die Ausfuhr. Von Tierprodukten werden Seide, Schafwolle, Kaschmirziegenhaare, Häute, Felle, Elfenbein, Schildkrot, Perlen, Wachs und Moschus gewonnen. Das Mineralreich liefert Edelsteine, Silber, Eisen, Kohlen, Salz.

Die Industrie konkurriert in manchen Zweigen heute noch mit der europäischen. Ihre wertvollsten Produkte sind: Baumwoll- und Seidenstoffe, Shawls und Teppiche von unübertroffener Schönheit, Metallwaren, namentlich in Goldfiligran und getriebenem Silber, Elfenbein- und feine Holzschnitzerei, Perlmutter- und Schildkrotwaren, Mosaikarbeiten. Diese ganze Industrie ist Handwerksindustrie.

Die Verkehrsmittel sind außerordentlich mannigfaltig. Von den Flüssen bilden der Indus, Ganges und Bramaputra wertvolle Wasserstraßen in das Innere. Sie werden von Dampfschiffen befahren. Das indische Eisenbahnnetz ist mit Hilfe englischen Kapitals und englischer Technik hoch entwickelt und die ostindischen Eisenbahnen nicht bloß für Indien selbst, sondern auch für England als Kapitalanlage wertvoll. In Betrieb sind 27814 km. Das Telegraphennetz ist sehr entwickelt; direkte Drahtverbindung mit Europa; Post mit Hilfe der Eisenbahnen und zahlreicher Dampferlinien vortrefflich geordnet und wohlfeil.

Ein- und Ausfuhr sind in starker Zunahme; die Handelsbilanz günstig. Unter den Ausfuhrartikeln sind Häute und Felle, Opium, Reis, Sesam, Indigo, Jute von Wichtigkeit. Diese Ausfuhrartikel wurden früher fast größtenteils mit europäischem Silber, jetzt aber mit europäischen Fabrikaten bezahlt, namentlich mit Geweben.

Die wichtigsten Städte sind:

Bombay, 821000 Einw., neben Kalkutta die wichtigste Stadt Indiens; vorzüglich für den Handel gelegen, mit ausgezeichnetem Hafen; vermittelt Aus- und Einfuhr für einen großen Teil des Landes, namentlich Baumwolle und Opium. **Surate**, 109000 Einw., nördlich von Bombay, kommerziell von diesem abhängig; Seidenindustrie und Tabakausfuhr. **Baroda**, 116000 Einw., die Umgebung produziert viel Baumwolle. **Achmedabad**, 148000 Einw., sehr gewerbfleißig; Seidenindustrie; Brokat- und Musselinweberei; Metallwaren. **Hyderabad**, am Indus, fabriziert Waffen, Seiden- und Baumwollstoffe. **Kurrachi**, 105000 Einw., wichtiger Ausfuhrhafen; Station für Dampferlinien und für den Telegraphenverkehr nach Europa. Ausfuhr: Produkte des Induslandes; in lebhaftem Aufschwunge.

Lahore, 177000 Einw., sehr gewerbfleißig. **Amritsir (Umritsir)**, 137000 Einw., bedeutendste Fabrikstadt des Pendschab; Shawlsweberei. **Attok**, am Indus, und **Peschawer**, wichtige Handelsplätze in der Richtung nach Afghanistan. **Delhi**, 194000 Einw., ehedem hochberühmte Hauptstadt der Großmogulen.

Sirinagar, 118000 Einw., Hauptsitz der Shawlsweberei, welche Monopol der Regierung ist. **Leh**, Handel mit Tibet und Ost-Turkestan.

Agra, 169000 Einw., Hauptmarkt für Baumwolle. **Cawnpur**, 188000 Einw., fabriziert Juwelier- und Lederwaren. **Allahabad**, 177000 Einw., am Ganges, vorzüglich gelegen, aber herabgekommen. **Benares**, 222000 Einw., am Ganges, heilige Stadt der Hindus, mit blühender Industrie in Gold- und Silberwaren, Baumwoll- und Seidenweberei und Brokat. Hauptmarkt für Gewebwaren, Perlen, Edelsteine und Droguen.

Luknow, 273000 Einw., fabriziert Woll- und Baumwollwaren, Gold- und Silberwaren.

Kalkutta, 840000 Einw., politische Hauptstadt von Indien; Sitz der Regierung, sowie der großen indischen Geldinstitute und Gesellschaften; fabriziert Baumwoll-,

Seiden- und Silberwaren; Zentrum des britisch-ostindischen Verkehrs; großartiger Seehandel. **Dacca**, 118000 Einw., fabriziert feine Baumwollwaren. **Patna**, 168900 Einw., Haupthandelsplatz für Opium.

Nagpur, 118000 Einw., fabriziert Baumwollwaren, Brokat-, Woll- und Metallwaren. Kupfer- u. Eisengruben.

Hyderabad, 315000 Einw., fabriziert Baumwollwaren und Papier; Edelsteinhandel.

Madras, 452500 Einw., an der Koromandelküste; gefährliche Reede; lebhafter Handel. Exportiert Landprodukte und importiert europäische Fabrikate; Sitz mehrerer Geldinstitute.

Colombo, auf Ceylon, mit ungünstiger Reede; Stapelplatz für Kaffee und Zimt. **Point de Galle**, am südwestlichen Ufer der Insel mit schönem Hafen. Einer der wichtigsten Plätze des Weltverkehrs: Hauptdampferstation, wo die aus Europa nach Ostindien und von dort weiter nach Ostasien gehenden Dampfer zusammentreffen und Postenaustausch. Auch Export von Landesprodukten.

In britisch Birma: **Rangun**, 181000 Einw., an der Mündung des Irawaddi, mit vorzüglichem Hafen und lebhaftem Schiffahrtsverkehr auf dem Irawaddi, Hauptplatz für den Handel mit dem birmanischen Hinterlande. **Akyab**, an der Arakanküste, wichtiger Platz für die Ausfuhr von Reis. Desgleichen **Malmain**.

Von den französischen Besitzungen in Ostindien sind nur noch kleine Teile übrig, nämlich **Pondichery**, **Carikall**, **Yanaon** und **Chandernagor**, mit zusammen 283000 Einw., die ersten beiden Plätze sind ungesund und ohne Häfen. Der Handel von Chandernagor hat sich nach Kalkutta gezogen. An der Küste von **Malabar** ist **Mahé**, französischer Ausfuhrhafen.

= Birma. =

414000 qkm mit etwa 7 Mill. Einw. Ehedem bis an das Bengalische Meer reichend, durch wiederholte Eroberungen der Engländer sehr verkleinert und zu einem machtlosen Binnenstaat geworden, ist Birma seit 1886 dem britischen Reiche einverleibt. Das Land ist sehr reich an Produkten: Gold, Silber, Blei, Eisen, Petroleum, Edelsteine und Steinkohlen. Der Ackerbau, noch wenig kultiviert, liefert Getreide, Baumwolle, Zuckerrohr, Tabak und Thee. Die Viehzucht nicht wichtig; viel Elefanten. Die Industrie fabriziert Bastwaren, Baumwollstoffe, Goldarbeiten, Holzschnitzereien und anderes. Für den Handel ist der schiffbare Irawaddi wertvoll. Exportiert werden Teakholz, Baumwolle, Petroleum, Wachs, Droguen, Indigo, Blei und Kupfer; importiert englische und chinesische Fabrikate, Opium. Der Seehandel ist in europäischen Händen. Die alte Hauptstadt A v a ist verfallen; jetzige Hauptstadt M a n d e l a i, 188000 Einw.

= Siam. =

Etwa 800000 qkm mit ungefähr 9 Mill. Einw.; am Golf von Siam sehr günstig gelegen, vom schiffbaren Menamstrome reich bewässert, mit Produkten aller Art gesegnet; wird stets wichtiger und ist auch europäischen Einflüssen keineswegs unzugänglich. Exportiert werden Zucker, Pfeffer, Zimt, Harze, wertvolle Hölzer, Häute, Tabak, Baumwolle, Reis, Elefanten, Metalle und Edelsteine; importiert europäische Fabrikate. Hauptstadt des Reiches und wichtigste Handelsstadt ist **B a n g k o k**, circa 400000 Einw., nahe an der Mündung des Menam, mit bedeutendem Stromverkehr. Europäische Handelshäuser, auch deutsche, sind in Bangkok ansässig und lebhaft thätig. Ebenso Chinesen.

= Annam. =

circa 440500 qkm mit etwa 21 Mill. Einw. Ebenso wie die anderen indischen Länder überaus reich an Produkten, aber noch keineswegs genügend bewirtschaftet. Das Mineralreich liefert Edelmetalle, Kupfer und Eisen, der Boden Reis, Mais, Yamswurzeln, Südfrüchte; ferner Gewürze, Zuckerrohr, Baumwolle, wertvolles Holz, Indigo, Moschus und dergl. Exportiert werden Gewürze, Baumwolle, Hölzer und Elefanten; starke Seidenzucht und Theekultur. Die Industrie verwandt mit der chinesischen, arbeitet nicht für die Ausfuhr. Der Handelsverkehr geht hauptsächlich nach China, Siam und Cochinchina und ist in Händen von Chinesen. Hauptstadt **H u e**, mit 50—100000 Einw., am gleichnamigen Flusse.

= Das französische Cochinchina. =

59500 qkm mit 1,9 Mill. Einw. Eine für den ostasiatischen Handel sehr wertvolle Besitzung, am Golfe von Siam. Das Land ist sumpfige Ebene, von zahllosen Flußarmen bewässert. Die große Feuchtigkeit giebt ihr ungemeine Fruchtbarkeit, aber ungesundes Klima. Starke Reiskultur. Das Land ist keine eigentliche Kolonie, nur ein Handelsposten. Eisenbahn von Saigun nach Mytho, 71 km. Hauptstadt **S a i g u n**, 100000 (?) Einw., an der Mündung des Mekong; Freihafen, wo deutsche, englische, amerikanische, chinesische und französische Handlungshäuser ansässig sind; Küstenhandel; Dampferstation.

= Königreich Cambodja. =

100000 qkm und 810000 Einw., mit denselben natürlichen Verhältnissen und Produkten wie Siam, steht in einem Vasallenverhältnis zu Cochinchina.

= Straits Settlements. =

(Britische Besitzungen an der Straße von Malakka.)

Die Straße von Malakka, für den ostasiatischen Handel hochwichtig, beherbergt einige britische Besitzungen, welche den Handel mit der ostasiatischen Inselwelt beherrschen; zusammen 3998 qkm mit 500000 Einwohnern.

Pulo-Pinang, Insel an der Malakkastraße, mit der Hauptstadt **G e o r g e t o w n**, exportiert indische Produkte. Gegenüber auf dem Festlande die Besitzung **W e l l e s l e y**. **M a l a k k a**, auf der malaischen Halbinsel Malakka, ehedem portugiesisch, liefert Zinn in außerordentlichen Mengen. **S i n g a p u r** (Sin-

gapore), Insel, Stadt und Hafen mit 184000 Einw., wichtigster Handelsplatz in ganz Hinterindien, prächtige reiche Stadt mit Magazinen, Geldinstituten, wunderschönem Hafen, Docks und blühendem Verkehr. Die Bevölkerung vorherrschend chinesisch. Viele asiatische Produkte finden hier ihren Markt. Hauptsächlich ist Singapore Stapelplatz für Arak, Arrowroot, Betelnüsse, Kampfer, Gewürznelken, Kaffee, Kupfer, Baumwolle, Catechu, Elfenbein, Gummi-Gutti, Gutta-Percha, Goldstaub, verschiedene Harze, Häute, Perlmutter, Muskatnüsse, Kokos-Öl, Opium, Pfeffer, Reis, Rohr, Sago, Salz, Tabak, Zucker, Seide, Thee, Zinn, Schildkrot und Hölzer. Die Dampferlinien aller das ostasiatische Meer befahrenden Unternehmungen der europäischen Seevölker haben hier einen Mittelpunkt. Gerechnet wird in Singapur nach Dollars.

Der ostasiatische Archipel.

Jenes merkwürdige Gebiet, welches aus zahllosen kleinen und großen Inseln und dazwischen liegenden Meeren und Meereskanälen besteht, ist teils niederländisches, teils spanisches Besitztum. Alle Inseln sind reich an Produkten, gesegnet durch ein mildes Klima, aber die Bewirtschaftung eine ungemein verschiedene.

Im niederländischen Ostindien sind die wichtigsten Inseln:

Java, mit der kleineren zugehörigen Insel Madura, zusammen 131733 qkm mit 23,9 Mill. Einw. Die schönste und bedeutendste aller dieser Inseln, dicht bevölkert und vorzüglich kultiviert. Hauptprodukte sind Kaffee, Zuckerrohr, Indigo, Thee, Zimt, Cochenille, Vanille, Chinarinde; aber auch Tabak, Pfeffer, Muskatnüsse und Rohr sind wichtige Exportprodukte, desgleichen Kautschuk und Zinn. Hauptnahrungspflanze ist Reis. Eingeführt werden europäische Fabrikate und Nahrungsmittel teils aus Holland, teils aus Großbritannien. Die Insel ist ihrer Länge nach von Telegraphen und Eisenbahnen durchzogen. An den Küsten Dampferfahrten. Hauptstadt Batavia, 105000 Einw., einer der wichtigsten Handelsplätze Asiens. Surabaya, 133000 Einw., der beste Hafen der Insel, treibt Schiffbau, lebhaften Handel und einheimische Industrie.

Sumatra, mit 2,8 Mill. Einw., großartiger als Java, mit denselben Produkten, aber bei weitem nicht so kultiviert. Liefert außer den Produkten Javas auch noch Elfenbein, Benzoe, Gold, Kupfer, Schwefel, Steinkohlen. An der Westküste der Hafen Padang, 25000 Einw., mit starkem Kaffeeexport. An der Ostküste Palembang, 30000 Einw., Haupthandelsplatz. Die Inseln Banka u. Billiton, im Osten von Sumatra, sehr reich an Zinn, welches von hier massenhaft in den Welthandel kommt.

Borneo, 528900 qkm mit 1,2 Mill. Einw., im Innern gebirgig, mit zahlreichen Sümpfen, auch von solchen umgeben. Sonst mit denselben Produkten wie Java und Sumatra, aber noch sehr wenig ausgebeutet. Zum größten Teil im Besitz der Holländer. Hafenstädte an den Mündungen schiffbarer Ströme sind Pontianak und Bandjermasing. Im Norden und Nordosten das mohammedanische Reich Borneo und das durch einen Engländer geschaffene selbständige Reich Sarawak. Die kleine Insel Labuan, an der Nordwestküste von Borneo, mit dem Hafenplatz Viktoria, ist englisches Besitztum; wichtig wegen ihrer reichen Kohlenlager für die Dampfschiffahrt jener Gewässer. Die kleinen Sunda-Inseln: Bali, Lombok, Sumbawa, Sumba, Flores, Timor erzeugen tropische Produkte und sind niederländisches Besitztum, bis auf den nördlichen Teil von Timor, der den Portugiesen gehört.

Celebes, mit etwa 120000 qkm und ungefähr 1 Mill. Einw., erzeugt dieselben Produkte wie Java, auch Tripang (getrocknete Seewalzen), Faserstoffe und Kakao, Droguen. Haupthäfen sind im Süden Makassar, 35000 Einw. (Ölausfuhr), im Norden Menado (Kaffee).

Die Molukken, 53000 qkm: Gilolo, Ternate, Buru, Ceram, Amboina, Banda u. a.; wertvoll für den niederländischen Handel wegen ihres Reichtums an Gewürzen; exportieren auch Sago und Kajeputöl.

Die Philippinen-Inseln mit zusammen 296000 qkm und 7 Mill. Einw., vulkanisch und gebirgig, sind spanischer Besitz. Hierher gehören: Luzon, Mindoro, Samar, Masbate, Panay, Negros, Zebu, Bohol und Leyte, Palawan und Mindanao, letztere beide nur teilweise spanisch. Die Philippinen sind die nördlichste unter den ostasiatischen Inselgruppen, schlecht verwaltet, und ersetzen trotz ihres natürlichen Produktenreichtums nicht einmal die auf sie gewendeten Kosten.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind: Zucker, Tabak, von hier in Massen exportiert, Manilahanf, zu Schiffstauen viel gebraucht, wertvolle Hölzer, Schwefel, Indigo, Kaffee, Kokosöl, Harze, Baumwolle, Hüte, Schildkrot, Perlmutter, Häute. Hauptnahrungspflanze der Reis. Der Handel leidet unter schlechten Zolleinrichtungen und nimmt keinen Aufschwung. Der Hauptverkehr geht nach Hongkong. Zahlreiche kleine Küstenfahrer vermitteln den Verkehr zwischen den Inseln. Die wichtigsten Handelsplätze sind: Manila, 129500 Einw., auf der Westküste der Insel Luzon, mit spanischen und fremden Handelshäusern; ansehnliche Zigarrenfabrikation. Zamboango, 3200 Einw., auf Mindanao.

Das chinesische Reich

besteht aus dem eigentlichen China, 4 Mill. qkm und 350 Mill. Einw., und den Nebenländern: Mandschurei, Mongolei, Tibet, Bucharei und Dsungarei, die zus. 7 Mill. qkm u. 14 Mill. Einw. haben.

Die bedeutende Ausdehnung von Norden nach Süden und die verschiedenen Höhenlagen verleihen dem Lande große Mannigfaltigkeit an Erzeugnissen. Die Tieflandschaften sind außerordentlich dicht bevölkert und mit großer Sorgfalt angebaut, haben auch eine uralte einheimische u. sehr entwickelte Industrie.

Der Bergbau liefert Kupfer und Zink, Eisen, Zinn, Blei, Edelmetalle und Quecksilber. Große Steinkohlenbecken harren noch der Ausbeutung. Der mit großem Fleiße betriebene Acker- und Gartenbau liefert Reis, andere Getreidearten, sehr viel Gemüse und Obst, sodann (mittels Maulbeerpflanzungen und Seidenraupenzucht) als wichtigsten Handelsartekel des Landes Rohseide seit unvordenklichen Zeiten, daneben als zweiten Hauptartikel Thee; bei immensem eigenen Verbrauch doch noch starke Ausfuhr. Außerdem Bambus zu zahllosen Arbeitszwecken verwendet; Baumwolle, namentlich in den nördlichen Provinzen massenhaft produziert; Kassiarinde als Ersatz für Zimt; Farbstoffe, Galläpfel, Bauholz, Indigo, Rhabarber, Rotangrohr, Tabak, vegetabilischen Talg und Zucker.

Die chinesische Industrie ist hauptsächlich bekannt durch ihr Porzellan, jetzt nur noch in asiatischen Ländern begehrt; durch Elfenbeinwaren, Lackwaren, Matten und Flechtwaren, Nankingstoffe, Sandelholz, Schnitzwaren, Tusch u. a. Die Provinz Schansi zeichnet sich durch Eisenindustrie aus. Auch die Papierindustrie ist höchst mannigfach und technisch vollkommen.

Der inländische Handel ist ungemein thätig; meistens vollzieht er sich auf Flüssen und Kanälen. Auswärtiger findet erst seit wenigen Jahrzehnten statt. Die Ausfuhrartikel sind oben genannt. Die wichtigsten Einfuhrgegenstände sind: Baumwollwaren, Betelnüsse, Tripang, Elfenbein, Harze, Glaswaren, Bau- und Schmuckholz, Steinkohlen, Leinenwaren, Metalle, Messerschmiedwaren, Opium, Pelzwerk, Schafwollwaren und dergleichen mehr.

Unter den Ländern, die sich am chinesischen Handel beteiligen, sind Großbritannien mit Indien die wichtigsten, sodann Japan, Nordamerika, aber auch Deutschland.

Dem Verkehre dienen die kolossalen Ströme, hauptsächlich der Jantse-Kiang und der Hoangho mit Nebenflüssen, welche weit bis in das Innere des Landes hinein Wasserstraßen bilden und weit aufwärts von europäischen Dampfern befahren werden. Hierzu ein altes Kanalsystem, jetzt im Verfall; gute Landstraßen mit starkem Verkehr; in den westlicheren Steppenländern Kamelkarawanen. Die Handelsflotte, aus Dschunken bestehend, ist sehr zahlreich, verkehrt jedoch nur in Ostasien. In allen wichtigeren Hafenplätzen verkehren europäische Dampfer; auch über den Stillen Ozean nach Amerika. Gegen den Bau von Eisenbahnen sträubten sich die Chinesen lange Zeit; jetzt sind bescheidene Anfänge vorhanden. Telegraphenlinien 4970 km. Außerdem giebt es unterseeische Telegraphenleitung an den Küsten. Eine Reichspost für den amtlichen Verkehr; daneben Privatposten.

China ist reicher an großen Städten als irgend ein anderes Land der Erde; diese Städte gehen häufig ineinander über und erreichen so ihre kolossalen Bevölkerungsziffern. Für den Verkehr wichtig sind zunächst nur die dem europäischen Handel eröffneten Städte. Die Angaben über die Bevölkerung sind ungemein schwankend.

Peking, 1600000 Einw., Haupt- und Residenzstadt, sehr industriell und mit ausgedehntem Handel, erreicht dennoch in letzterer Hinsicht die Hafenstädte nicht. **Schanghai**, 400000 Einw., am Wusungflusse, der wichtigste Stapelplatz des Reiches, mit eigenen englischen, französischen, amerikanischen Quartieren. Sehr lebhafter Handel in Seide, Thee, Baumwolle und Steinkohlen. **Futschau**, 630000 Einw., am schiffbaren Min, nach Schanghai der bedeutendste Handelsplatz, hauptsächlich in Thee und Zucker. **Hangkau**, 800000 Einw., am Jantsekiang, im Mittelpunkte Chinas. Sehr wichtiger Stapel- und Handelsplatz. Dampferverbindung mit Schanghai. **Canton**, 1600000 Einw., am Perlflusse. In Flußverbindung mit den Thee- und Seidedistrikten. **Kiu-Kiang**, 50000 Einw., wichtiger Hafen am Jantsekiang, mit ausgedehntem Binnenhandel. **Amoy**, 96000 Einw., auf einer Insel an der Küste, mit vorzüglichem Hafen. Export von Thee und Zucker. **Ningpo**, 250000 Einw., am Jongflusse. Sehr industriell. Seidenkultur. **Swatau**, 40000 Einw., an der Mündung des Flusses Han, wichtiger Auswandererhafen; auch starker Export. **Tientsin**, 950000 Einw., am Vereinigungspunkte des großen Kanales mit dem Peihoflusse. **Taiwan-Fu**, 235000 Einw., auf der Insel Formosa; Seehandel.

Eine Reihe größerer Städte sind dem Handel mit Europa noch nicht eröffnet. So **Nanking**, 500000 Einw., mit sehr ansehnlicher Industrie; desgleichen **Sutschau**, 2 Mill. Einw. **Nangtschang**, 300000 Einw. **King-te-tschin**, **Siangtan**, **Wutschang**, **Signan-fu** u. a.

An der chinesischen Küste liegt Hongkong, 80 qkm, von den Chinesen den Engländern abgetretene Insel mit der Stadt Viktoria, 220000 Einw. Als Seeplatz für europäische Schiffe sehr wichtig und großer Stapelplatz europäischer Waren. Die portug. Besitzung Makao, 59900 E., in Verfall.

Nebenländer von China.

Die Mongolei, 2,8 Mill. qkm mit etwa 2 Mill. Einw.; Steppenland mit Viehzucht. Hauptplätze: Maimatschin, Stapelplatz für den russisch-chinesischen Handel, mit Postverbindung nach Peking; Kalgan, an der chinesischen Mauer; Grenzstadt gegen China; Tauschhandel. Urga, Mittelpunkt von Karawanenwegen, mit Bazar. Kukuhote, Karawanenhandel; Kamelmärkte.

Die Mandschurei, 940000 qkm mit 7 Mill. Einw., teils von Nomaden bewohnt, doch mehr Ackerbau treibend, liefert auch Pelzwerk, Steinkohlen. Seit Abtretung des Amurgebietes an Rußland zurückgegangen. Aigun, am Amur, Fischerei und Pelzhandel. Huntschun, Zwischenhandelsplatz für China und Korea.

Tibet, 1,2 Mill. qkm mit 1,5 Mill. Einw.; Hochland mit exzessivem Klima; Haupterwerb Viehzucht (Kaschmirwolle). Industrie ganz unbedeutend; lediglich Hausindustrie. Verkehr mit Hochasien, Indien und China. Das Land abgeschlossen gegen Fremde. Hauptstadt Lhassa, 25000 Einw., mit lebhafter Handelsthätigkeit.

Jünnan, 380000 qkm mit 12 Mill. Einw., mohammedanisches Land, welches sich in der letzteren Zeit von China unabhängig machen wollte. Sehr fruchtbar. Gebirge reich an Edelmetallen. Thee- und Seideproduktion. Hauptstädte Tali-Fu u. Jünnan.

Ost-Turkestan (auch hohe Tartarei oder chinesische Bucharei), 1118713 qkm mit 580000 Einw. Hochland; liefert Baumwolle, Getreide, Gartenfrüchte. Seidenkultur und Viehzucht. Auch Pelztiere und wertvolle mineralische Produkte. Handel nach dem westlichen Turkestan, nach Rußland über Khokand und südlich nach Indien. Wichtigste Städte: Jarkand, 20000 Einw., Mittelpunkt des Handels zwischen Vorder-Asien und China. Kaschgar, 80000 Einwohner, gewerbfleißig.

Die Dsungarei. 383300 qkm mit 600000 Einw. dieses Landes sind durch Vertrag als chinesisches Besitztum erklärt worden; der Rest gehört zum russischen Asien. Steppen u. Bergland, Viehzucht.

Korea.

218650 qkm mit 10,5 Mill. Einw., Königreich. Erst in den letzten Jahren zugänglich, wenig bekannt. Haupterwerbszweige Landbau und Viehzucht; reiche Mineralschätze vorhanden. Industrie ähnlich wie die chinesische. Am Gelben Meere gute Häfen. Hauptstadt: Kjöng mit etwa 250000 Einw.

Japan.

382416 qkm mit 40 Mill. Einw. Bedeutendstes Kulturgebiet Asiens, rasch der europäischen Kultur näher getreten. Es besteht aus vier großen und vielen kleinen Inseln von mäßiger Fruchtbarkeit, aber von der dichten Bevölkerung (Mongolen) außerordentlich sorgfältig angebaut. Hauptprodukte Reis, Hülsenfrüchte, Gemüse, Tabak, Ölpflanzen, Thee, Seide und Baumwolle. Letztere drei sind am wichtigsten für den Handel. Meer ungemein fischreich; die Gebirge vulkanisch, reich an Mineralien (Kupfer, Steinkohlen). Die Gebirgsgegenden liefern Pelze &c.

Ackerbau höchst sorgfältig, Terrassenbau, künstliche Bewässerung; Schonung der Gebirgsforsten. Viehzucht weniger bedeutend; Pferd u. Rind Arbeitstier.

Industrie ist in hohem Grade ausgebildet, mannigfaltig, in einzelnen Zweigen der europäischen gleich, wenn nicht überlegen (Lackwaren, Bronzearbeiten). Porzellan und Papier vorzüglich. In neuerer Zeit beginnen die Japanesen die europäische Industrie vollständig nachzuahmen, Maschinenbau &c. zu treiben.

Der **Handel** exportiert Seide, Thee, Lack- und Bronzewaren, Reis, Kupfer, Wachs, Steinkohlen, Fische, Tabak, u. importiert europäische Gewebewaren.

Verkehr. Vorzügliche Landstraßen, ein geregeltes Postwesen, 2307 km Eisenbahn und 12883 km Telegraphenlinien. An den Küsten lebhafter Seehandel. Auch besitzt Japan eine ansehnliche Dampferflotte.

Wichtigste Handelsplätze:

Tokio (Jeddo), 1,1 Mill. Einw., Landeshauptstadt auf Nippon und wichtiger Industrieplatz. Der Hafen ist seicht und die europäischen Schiffe landen deshalb in dem nahen **Jokohama-Kanagawa**, 127000 Einw., letzteres sehr bedeutende europäische Kolonie mit großem Hafen. **Hiogo** und **Osaka**, am Japanischen Meere auf Nippon. Letzteres mit 476000 Einw. **Hakotade**, 55000 Einw., auf der Insel Jesso. Wichtig für Walfischfänger; Verkehr mit den Amurländern. **Nagasaki**, auf der Insel Kiu-Siu, 58000 Einw., Verkehr mit Korea und China. Die großen Städte **Miako** und **Kumamotu**, sowie **Kagosima** sind für den europäischen Verkehr minder wichtig.

Afrika.

Der Weltteil als Ganzes.

29818304 qkm und gegen 205 Mill. Einw.

Dieser große, der Kultur noch so wenig zugängliche Weltteil zeigt nur wenige Länder, welche den Namen geordneter Staatswesen verdienen. Die europäischen Kolonisationsversuche sind mit Ausnahme der Kapkolonie und Algeriens nicht über schmale Küstensäume hinaus ins Innere vorgedrungen, und an vielen Küsten leiden sie unter den Einflüssen eines für die Weißen mörderischen Klimas. Die Bodengestaltung des Weltteils wäre für wirtschaftliche Zwecke nicht ungünstig; aber der einheimischen Bevölkerung fehlt es an Kulturfähigkeit und Bedürfnissen; die Ströme sind für den Verkehr nur wenig geeignet; mit Ausnahme des Kamels in der Sahara und der Büffel am Kap fehlt es an passenden Transporttieren, so daß der Verkehr vielfach auf Trägerkarawanen angewiesen ist. Europäische Dampfer arbeiten sich von den Flußmündungen nur wenige Meilen stromauf, Eisenbahnen sind nur in Ägypten, Algerien und am Kap. Die Produkte Afrikas, welche zur Zeit in den Welthandel kommen, sind nicht so sehr durch Mannigfaltigkeit ausgezeichnet als durch ihre Massenhaftigkeit: Gummi, Palmöl, Elfenbein, Straußfedern, Orseille, Baumwolle, Wolle, Häute, Kaffee, Gewürze, Tabak u. a.

Trotz der bisherigen Unwirtlichkeit Afrikas ist doch nicht daran zu zweifeln, daß auch dieser Weltteil rasch in höherem Grade wirtschaftlich wichtig werden wird. Gebiete, wo die europäischen Kulturbestrebungen am ehesten Boden fassen können, werden mehr und mehr durchforscht; bald werden auf den großen afrikanischen Seeen Dampfer verkehren.

Ägypten (Vizekönigreich).

Umfaßt das eigentliche Ägypten mit 994300 qkm und 6,8 Mill. Einw., Nubien mit 864800 qkm und 1 Mill. Einw., den ägyptischen Sudan mit 836500 qkm und 10½ Mill. Einw. Während der nördlichste Teil dieses großen Reiches überall

die Einwirkung europäischer Kultur und Machtverhältnisse zeigt, sind die südlichsten Teile rätselhaft, fremd und wild, mit schwankenden Grenzen. Bevölkerung: Türken, mohammedanische Fellachen (Ackerbauer), christliche Kopten (Abkömmlinge der alten Ägypter) und nomadische Araber. Hierzu Europäer, Armenier und Negersklaven.

Produktion. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sehr verschieden, für den Weltverkehr nur Unterägypten wichtig, reich an Hilfsquellen aller Art. Angebaut werden Weizen, Gerste, Reis, Hülsenfrüchte, Sorghum und Zuckerrohr, auch Datteln, Südfrüchte werden gewonnen. Baumwollkultur wichtig geworden. Die mineralische Produktion ist für den großen Verkehr nicht wichtig. Nubien und der ägyptische Sudan liefern Elfenbein, Straußfedern, Gold, Gummi, Droguen.

Industrie sehr zurückgeblieben.

Handel. Der Handel, meistens in europäischen Händen, exportiert Baumwolle, Weizen, Bohnen, Zucker und Gummi, auch Felle, Flachs, Indigo, Straußfedern und Elfenbein, ist in fortwährendem Aufschwung, Ausfuhr stärker als Einfuhr. Letztere besteht in europäischen Fabrikaten.

Verkehr. Eisenbahnnetz 1815 km. Starker Binnenverkehr mit zahllosen Nilschiffen. Das Telegraphennetz mit 8737 km Linienlänge reicht schon bis Kartum, Handelsflotte umfaßt 585 Schiffe, worunter 31 Dampfer. Wichtig für den Verkehr der Mahmudje-Kanal, welcher Alexandria mit dem Nil verbindet, auch von Dampfbooten befahren wird und die Hauptexportartikel Ägyptens an die See bringt, und der Suez-Kanal, eine der glänzendsten Unternehmungen der Neuzeit.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Kairo, 375000 Einw., politische Hauptstadt mit lebhafter Industrie und wichtigem Handel in Landesprodukten und Industrieerzeugnissen. **Alexandria (Iskanderia)**, im Wechsel der Geschichte bald herabgekommen, bald gestiegen, jetzt wieder in großartigem Aufschwunge begriffen, mit über 231000 Einw., worunter 48000 Fremde; Durchgangspunkt des europäisch-ostindischen Handels; Dampferstation; Hauptein- und ausfuhrhafen von Ägypten. **Suez**, am südlichen Ausgange des Kanals mit großartigen Hafenanlagen; Dampferstation und Eisenbahnendpunkt. **Port-Said**, am Nordende des Kanals. **Zagazig**, Mittelpunkt des ägyptischen Baumwollhandels im Nildelta. **Siut**, am Nil; Sammelplatz der Karawanen aus Nubien und Sudan. **Kartum**, am Zusammenfluß des blauen und weißen Nil; wichtigste Stadt des ägyptischen Sudan. **El Obeid** in Kordofan, Knotenpunkt des Karawanenverkehrs und wichtig für den Verkehr mit Abessinien und Darfur.

= Tripolis. =

1033350 qkm mit circa 1 Mill. Einw., Vasallenstaat des osmanischen Reiches; größtenteils unfruchtbar, wüst und spärlich bevölkert, mit fruchtbaren Oasen. Hauptprodukte: Natron, Krapp, Südfrüchte, Oliven, Datteln, Mais, Weizen, Gerste, Schafe, Kamele. Exportiert werden Salz, Elfenbein, Straußfedern, Rindvieh, Weizen, Öl, Wolle, Krapp. Ein Teil dieser Waren wird aus Innerafrika durch Karawanen gebracht. Eingeführt werden europäische Industrieprodukte. Die einheimische Industrie ist unbedeutend; Verkehr mittels Karawanen.

Handelsplätze:

Tripolis, 30000 Einw., ein Haupteingangspunkt nach dem Innern Afrikas; lebhafter Karawanenhandel; über das Meer Handel nach Malta. **Bengasi**, 22000 Einw., an der kleinen Syrte; mit guter Reede und lebhaftem Seehandel; Karawanenverkehr mit Wadai u. Ägypten. Im Innern des Landes sind die Oasen **Ghadames**, **Mursuk** und **Audschila** Knotenpunkte des Karawanenverkehrs.

= Tunis. =

116348 qkm mit etwa $1,_5$ Mill. Einw. Fruchtbarer und dichter bevölkert als Tripolis; auch europäischem Kultureinflusse mehr zugänglich, seit 1881 unter dem Protektorat von Frankreich. Die Bevölkerung besteht aus Mauren, Arabern, Berbern, Juden, Italienern und Franzosen. Landwirtschaft, Viehzucht und einheimische Industrie nicht unbedeutend; Hauptprodukte wertvolle Pferde und Kamele; Datteln. Ausgeführt werden Öl, Wolle, Wachs, Honig, Felle, Korallen, Schwämme, Datteln, Korkholz, Getreide, Seidenstoffe. Auf Karawanenwegen gehen europäische Fabrikate in das Innere Afrikas; heraus kommen Sennesblätter, Gummi, Straußfedern, Elfenbein. Lebhafter Verkehr mit den Mittelmeerhäfen. Dampfschiffahrtsstation in Tunis; Eisenbahnen nach Algerien 2c. zusammen 410 km.

Handelsplätze:

Tunis, 135000 Einw., Hauptstadt und wichtiger Handelsplatz; gewerbfleißig; Seehandel. **Gabes**, 6000 Einw., Hafenstadt. **Kairwan**, 15000 Einw., im Innern.

= Algerien. =

667065 qkm, französische Kolonie seit 1830. Unter der Bevölkerung von $4,_2$ Mill. Einwohner 350000 Europäer; die Kolonisation hat wenig Fortschritte gemacht. Das Land ist für Europäer im höchsten Grade ungesund. Bodenprodukte: Weizen, Tabak; Baumwollkultur konnte keine Fortschritte machen. Südfrüchte, Wein und Oliven gedeihen vorzüglich, in den Oasen Datteln, in den Wäldern des Atlas Holz. Die Viehzucht liefert Rinder, Schafe, wertvolle Pferde; in der Sahara Kamele; das Mineralreich Kupfer, Blei, Eisen, Schwefel, Salz; die einheimische Industrie Seidenstoffe, Teppiche, Leder, Musselin, Sattlerwaren und Messerwaren. Der auswärtige Handel, vollständig von Frankreich abhängig, importiert französische Fabrikate und exportiert algerische Produkte; Ausfuhr von Schafwolle im Aufschwunge. Eisenbahnlinien von Algier nach Oran, von Philippeville nach Konstantine und von Bona landeinwärts 2c., zusammen 2890 km, Telegraph 11463 km. Der Dampfschiffsverkehr mit Marseille sehr lebhaft.

Handelsplätze:

Algier, 82000 Einw., Hauptstadt mit Hafen. Exportiert Landesprodukte und verkehrt außer mit Frankreich

auch mit England, Spanien und Österreich. Dampfschiffverbindung mit den anderen Küstenplätzen. **Konstantine**, 46000 Einw., gewerbfleißig, Hauptplatz für den Osten der Kolonie. **Bona**, 30000 Einw., Hafenplatz, landeinwärts reichhaltige Erzlager. **Oran**, 74000 Einw., Hafen- und Stapelplatz im Westen. **Mostaganem**, 14000 Einw., Hafenplatz.

= Marokko. =

Mit Tuat etwa 812300 qkm und ungefähr 8 Mill. Einw., als unabhängiges Reich von einem Sultan regiert. Die Bevölkerung mohammedanische Araber, Berber und Mauren; dazu viele Juden. In Bezug auf geographischen Charakter und Produkte ähnlich wie Algier, für den europäischen Verkehr von nur geringer Bedeutung. Ackerbau unbedeutend; wichtiger die Viehzucht: Schafe, Ziegen, Kamele, Rinder, Pferde. Die einheimische Industrie liefert Fes (rote Mützen), Seidenwaren, Wollstoffe, gutes Leder und Lederwaren, Schmucksachen. Der Handel, zur See von Europäern betrieben, im Innern von Juden, ist durch Monopole und Ausfuhrzölle belästigt, am lebhaftesten nach Gibraltar. Einfuhrartikel sind Eisen und Eisenwaren, Zucker, europäische Fabrikate, Getreide, Holz. Ausfuhrartikel: Viehprodukte (Wolle, Häute und Felle), Öl, Wachs, Gummi, Mandeln, Esparto-Gras. Handelssprache spanisch. Im Innern Karawanenhandel nach dem Sudan.

Handelsplätze:

Marokko, 50000 Einw., Landeshauptstadt, gewerbfleißig. Fabriziert Maroquin, der von hier seinen Namen hat, lebhafter Karawanenhandel. **Fez**, 140000 Einw., wichtigste Industriestadt des Landes, fabriziert Fes, Saffian, Waffen; lebhafter Handel. Andere Hafenplätze sind **Tanger**, **Tetuan**, an der Straße von Gibraltar und am Mittelmeere, **Mogador**, am Atlantischen Ozean, wichtig für den Handel mit dem Sudan, nach welchem von hier Karawanen gehen. Im Innern des Landes die Oase **Tafilelt**, Mittelpunkt des Karawanenverkehrs.

= Senegambien. =

38000 qkm mit 283000 Einw., französische Besitzung am Senegal, tropisch, ungesund, von Negerstämmen bewohnt. Importiert werden europäische Industrieprodukte, ausgeführt Senegalgummi, Erdnüsse, Palmöl, Häute, Wachs, Holz, Elfenbein u. Gold. Hauptort St. Louis am Senegal, 19000 Einw.

= Britisches Besitztum am Gambia und Sierra Leone. =

An der Mündung und dem unteren Gambia haben die Engländer ein Gebiet von tropischer Natur in Besitz genommen, welches hauptsächlich Erdnüsse exportiert. Hauptplätze Bathurst, an der Mündung des Flusses und Georgetown, weiter aufwärts. Hauptverkehr hauptsächlich mit Frankreich und Nordamerika. Der Gambia für Seeschiffe 60 km aufwärts fahrbar.

Südlicher, an der Sierra Leone, umfassen die britischen Besitzungen etwa 179 qkm, früher Hauptsitz des Karawanenhandels; liefern Gold, Öl, Elfenbein, Felle, Droguen, Farbhölzer. Hauptplatz Freetown.

= Nord-Guinea. =

Die Küstenstrecke an der Nordseite des Busens von Guinea führt den Namen Nord-Guinea oder Ober-Guinea. Die Hinterländer sind Negerstaaten, wie das Land der Aschantis und Dahomeh. Die Küste steht unter europäischem Einflusse und ist teilweise von europäischen Kolonieen besetzt, aber bis zum Golf von Benin ohne Seehäfen. An diesem Küstenstrich liegen:

I. **Liberia**, Negerrepublik, mit etwa 49000 qkm und 2 Mill. Einw., an der Pfefferküste, von philanthropischen Amerikanern für befreite Negersklaven gegründet, später selbständige Republik. Für den Verkehr von geringer Wichtigkeit. Export: Palmöl, Holz, Felle, wenig Zucker und Kaffee. Hauptplatz Monrovia, mit etwa 5000 Einwohnern.

II. **Kolonieen an der Goldküste.** Dieser Küstenstrich steht unter britischem Einflusse, doch sind viele Küstenplätze im Besitze der Niederländer. Export: Gold, Elfenbein, Öl, Häute, Hölzer und Droguen. Klima höchst ungesund. Hinterland das Königreich der Aschantis. Hauptplatz der Niederländer Elmina, der Engländer Cape-Coast-Castle. Weiter östlich haben die Engländer in der Insel Lagos einen Handelsplatz mit 50000 Einwohner; Export von Palmöl. Lebhafter Handel mit den Hinterländern; Dampfschiffahrt nach Liverpool.

= Süd-Guinea =

oder Nieder-Guinea begreift die von Nord nach Süd sich ausdehnenden Teile der Guineaküste; steht unter europäischem Einfluß, hat an Flußmündungen gute Häfen. Die Hinterländer Negerreiche. Zu den Küstenkolonieen gehören:

I. **Kamerun**, deutsche Kolonie a. Kamerungebirge, etwa 26000 km mit ca. 480500 Einwohnern.

II. **Gabon**, französische Besitzung mit 540000 qkm und etwa 160000 Einw., an der Mündung des gleichnamigen Flusses, liefert Kautschuk, Elfenbein, wertvolle Hölzer. Handel fast bloß von Engländern und Amerikanern geführt.

III. **Das portugiesische West-Afrika.** Angola und Ambriz, Benguela, Mossamedes, zusammen etwa 809400 qkm mit 2 Mill. Einw., an der Südwestküste Afrikas. Weites Küstengebiet, nach dem Innern zu mit unbestimmten Grenzen, im Besitz Portugals, ist vom Congo und Coanza bewässert, von tropischer Fruchtbarkeit, ungesund. Export: Hölzer, Wachs, Elfenbein. Hafenstädte: San Paolo de Loanda mit 16000 Einwohnern; Benguela und Mossamedes.

= Südwest-Afrika. =

Der Küstenstrich von den portugiesischen Besitzungen bis zum Oranje-Fluß war bisher für den

Weltverkehr bedeutungslos. Nachdem in letzter Zeit deutsche Handelshäuser hier Niederlassungsversuche gemacht, wurde dieser Küstenstrich mit Ausnahme der (britischen) Walfischbai unter den Schutz des Deutschen Reiches gestellt. Die Hinterländer des Küstenstrichs sind von Negerstämmen bewohnt. Das Land soll reich an nutzbaren Mineralien sein.

Die Kap-Kolonie.

221000 qkm mit etwa $1{,}_1$ Mill. Einw., Gebirgs- und Hügelland an der Südspitze Afrikas, von den Holländern kolonisiert, jetzt in britischem Besitz. Heimische Bevölkerung: Hottentotten und Kaffern. Herrschende Sprache im Innern das Niederländische, an der Küste das Englische. Das Land ist fruchtbar, spärlich bewässert. Hauptfluß ist der Oranjefluß, nicht schiffbar. Hauptreichtum Ackerbau und Viehzucht (Schafwolle). Strauße als Federvieh gezüchtet. Wein ergiebiger Ausfuhrartikel (Kap Konstantia), Kupfer aus unerschöpflichen Minen; auch Felle, Straußfedern, Getreide, Tabak, Wachs, Hölzer kommen zur Ausfuhr. Die Einfuhr bringt europäische Fabrikate. Regelmäßiger Postverkehr, Telegraphen und 6790 km Eisenbahnen.

Handelsplätze:

Die **Kapstadt**, 84000 Einw., an der Tafel-Bai; mit gutem Hafen. Sehr günstig für den Weltverkehr gelegen und wichtiger Haltplatz der Seeschiffe; bedeutender Handel. **Port-Elisabeth**, an der Algoa-Bai, Hafen für die östlichen Landesteile.

Westgriqualand, mit etwa 40000 Einw., worunter 12000 Europäer, ist seit 1877 der Kapkolonie einverleibt; auch **Basuto-Land** und die **Transkei-Distrikte** werden hierher gerechnet.

Natal.

79270 qkm und 837000 Einw., britischer Besitz, Gebirgsland, schön bewässert und fruchtbar; durch ein Gebiet freier Kaffern von der Kapkolonie getrennt; an der Küste für den Anbau tropischer Produkte sehr geeignet. Landeinwärts schöne Waldlandschaften. Ausfuhrartikel: Wolle, Zucker, Häute, Baumwolle, Elfenbein, Straußfedern. Die Berge reich an Kohlen und Eisen. Die Kolonie hat 187 km Eisenbahn. Hauptort: Port Natal, 26000 Einwohner.

Transvaal.

296175 qkm mit 830000 Einw., worunter 50000 Weiße, i. J. 1848 von holländischen Bauern als Republik gegründet, treibt hauptsächlich Viehzucht und Anbau europäischer Feldfrüchte. Seit 1877 von der englischen Regierung als Transvaal-Provinz annektiert, 1881 den Bauern zurückgegeben. Ausfuhr: Wolle, Rindvieh, Getreide, Leder, Felle 2c. Edelmetalle und Kohlen vorhanden. Hauptstadt: Pretoria, etwa 5000 Einwohner.

Die Oranje-Republik.

Etwa 130700 qkm mit 61000 Weißen und 147000 Eingeborenen. Gleichfalls von holländischen Bauern gegründet, hat sehr fruchtbaren Boden. Viehzucht (Wollproduktion) Haupterwerb. Außer Viehprodukten werden auch Elfenbein und Straußfedern ausgeführt; in neuerer Zeit Diamantengruben gefunden. Industrie fehlt. Eingeführt werden europäische Fabrikate. Hauptort Bloemfontein, 3500 Einwohner.

Ost-Afrika.

I. **Portugiesisches Gebiet**, 801970 qkm mit 800000 Einw., nördlich von den britischen Besitzungen, von der Delagoa-Bai bis zum Kap Delgado, namentlich die Küsten von Sofala, Kilimane und Moçambique. Das Land ist ungesund, stellenweise von tropischem Reichtum, nicht angebaut, noch ein Hauptsitz des Sklavenhandels. Export: Elfenbein, Gold, Kautschuk. Verkehrsmittel außerordentlich primitiv. Hauptplätze: Moçambique, mit 7000 Einwohner, herabgekommen. Kilimane, an der Mündung des Zambesi; Hafenplatz.

II. **Deutsche Kolonieen.** Landeinwärts von der Küste von Sansibar liegt das an die „Gesellschaft für deutsche Kolonisation" abgetretene Gebiet von Usagara, Nguru, Useguha und Ukami. Das ebenfalls unter den Schutz des Reiches gestellte Küstengebiet von Witu liegt zwischen Sansibar und dem Äquator. Die wirtschaftlichen Zustände ähnlich wie in den portugiesischen Küstenstrichen.

III. **Sansibar (Zanzibar).** Die Insel Sansibar, unter britischem Protektorat, an der Ostküste, mit 1591 qkm und etwa 1—200000 Einw., ist der wichtigste Handelsplatz dieser Küste; der Handel exportiert Elfenbein, Häute, Gewürze, Orseille, Kopal-Gummi, importiert europäische Fabrikate, Baumwollzeuge, Glasperlen, Eisen- u. Messingdraht. Der Hafen gut und sehr frequent. Europäische Seevölker haben dort ihre Konsuln. Den Seeverkehr unterhalten englische, arabische und deutsche Schiffe.

Abessinien (Habesch).

508000 qkm mit etwa $4{,}_5$ Mill. Einw.; in mehrere kleine Reiche zerfallen, von Bürgerkriegen zerrüttet. Kulturfähiges Terrassenland; nach dem Innern stellenweise Hochgebirgsland; wenig angebaut. Die Bevölkerung christlich, aber träge und roh. Die wirtschaftlichen Zustände nach der Höhenlage verschieden. Gerste, Weizen, Mais, Hülsenfrüchte, Baumwolle, Kaffee sind Hauptprodukte; lebhafte Viehzucht; Industrie unbedeutend, nur für den heimischen Bedarf; Handel wenig entwickelt. Hohe steile Gebirgsketten erschweren den Verkehr. Export: Honig, Wachs, Gold und Elfenbein; eingeführt nur europ. Fabrikate. Handelsplätze sind:

Gondar, 7000 Einw. **Tadschura**, Küstenplatz am Golf von Aden.

Das Somali-Land,

mit $1{,}_8$ Mill. qkm und etwa 15 Mill. Einw.; die östlichste Spitze von Afrika, flach und unfruchtbar.

Exportiert Droguen, Kaffee, Straußfedern und Häute. Handelsplätze: Zeila, am Golf von Aden. Berbera, Marktplatz. Härrär, im Innern des Landes, Sitz eines Sultans, mit lebhaftem Handel. Exportiert Elfenbein, Sklaven, Baumwollstoffe, Maultiere, Kaffee und anderes; importiert Fabrikate.

Der Sudan.

Südlich der Wüste Sahara. Zerfällt in den nördlicheren Tiefsudan und in den südlicheren Hochsudan. Politisch besteht es aus einer Reihe von mohammedanischen Negerreichen, welche auf Karawanenwegen europäische Waren empfangen und ihre Rohprodukte abgeben. Bevölkerung etwa 75 Mill.; die Produktion ist großenteils eine reichliche. Hauptprodukte: Gold und Salz, Reis, Mais, Sorghum, Yams, Maniok, Öl- und Kokospalmen, Erdnüsse, Guronüsse, Baumwolle, Indigo, Tabak, wertvolle Hölzer, Vieh (Kamele, Schafe, Ziegen, Pferde und Rinder), Elephantenzähne. Die Industrie verarbeitet Leder, Eisen, Gold, Baumwolle. Die einzelnen Staaten des Sudan sind:

Darfur, mit dem Handelsplatze **Kobbe**. **Wadai**, mit **Wara**. **Bagirmi**, mit **Massena**. **Bornu**, mit **Kuka**. Letzteres etwa 60000 Einw. **Sokoto** oder **Haussa**, das größte dieser Reiche; mit **Sokoto** und **Kano**, dem größten Marktplatz in Zentralafrika, gegen 30000 Einw., in überaus fruchtbarer Gegend, reich an Vieh und Getreide. **Gando**, **Massina** und die **Fellata-Länder**; Hauptplatz: **Timbuktu**, der bedeutendste Markt im Westen von Inner-Afrika.

Die Negerreiche in Zentral- und Süd-Afrika.

Die Negerreiche am Äquator und in Südafrika dürften etwa 30 Mill. Einw. zählen, sind zur Zeit dem europäischen Handel kaum zugänglich, da sie selbst den Entdeckungsreisenden Schwierigkeiten und Gefahren entgegenstellen. Im Tauschhandel werden Elfenbein, Straußfedern, Palmöl 2c. gewonnen; die Transportmittel sind die denkbar unvollkommensten. Der Handel nach dem Innern geht im Westen hauptsächlich von San Paolo de Loanda, im Osten von Sansibar aus.

Der Kongostaat.

Im Herzen von Afrika; Flächeninhalt von 2,2 Mill. qkm mit etwa 14 Mill. Einw.; umfaßt das mächtige Stromgebiet des Kongoflusses, das nur zu einem kleinen Teile bekannt ist. Der Riesenstrom wird, stellenweise durch Stromschnellen und Katarakte unfahrbar, von Dampfern befahren, welche den Verkehr zwischen den Stationen vermitteln. Der Handel ist auf dem Gebiete des Kongo-Staats frei. Export: Palmkerne, Erdnüsse, Palmöl, Kaffee, Sesam, Kautschuk, Farbholz, Kopal, Wachs, Orseille, Elfenbein, Felle, Tabak. Eingeführt: europäische Industrieprodukte. Die Zentralregierung in Brüssel (unter Souveränität des Königs von Belgien); Lokalregierung zu Boma am Kongofluß.

Die afrikanischen Inseln.

Die Azoren, 2388 qkm mit 269000 Einw., portugiesisch; 9 bewohnte Inseln, häufig auch zu Europa gerechnet; liefern Südfrüchte, Wein, Getreide, Orseille, Zuckerrohr, Kaffee und Vieh zur Ausfuhr. Insel St. Michael exportiert Massen von Orangen. Wichtigste Plätze: Punta Delgada auf St. Michael, 17600 Einw. Angra auf Terceira; Horta auf Fayal, die beste Reede der Inseln.

Die Madeira-Gruppe, 815 qkm und 132000 Einw., hauptsächlich Madeira und Porto Santo; portugiesisch; liefern Zucker, Kaffee, Orseille, Südfrüchte; der ehedem starke Weinbau ist fast vollständig vernichtet, jetzt wieder in Zunahme. Zuckerrohr und Kaffee für die Ausfuhr.. Hauptort Funchal mit 19700 Einwohner.

Kapverdische Inseln oder Inseln des grünen Vorgebirges mit 3851 qkm und 100000 Einw. Ausfuhr: Zucker, Ricinus-Öl und Kaffee, Salz. Hauptinsel San Jago mit Porto de Braya.

Fernando Po im Busen von Guinea, spanisch, sowie das benachbarte Annabon, Kolonisation ohne Erfolg; Hauptprodukte: Yamswurzel, Palmöl und Schiffbauholz.

Die portugiesischen Guineainseln: St. Thomas und Prinzipe, produzieren Kaffee, Zucker, Baumwolle. 1080 qkm mit 20800 Einw.

St. Helena und Ascension. Isoliert im Ozean, wertvoll als Schiffsstation, britisches Besitztum.

Madagaskar, 591964 qkm mit $3^1/_2$ Mill. Einw. Gebirgig, reich an Produkten aller Art, kommerziell günstig gelegen. Die Franzosen haben einzelne Teile in Besitz genommen (Inseln St. Marie und Nossi-Be, Diego Suarez-Bai, an der Nordspitze). Der andere Teil der Insel steht unter einer eigenen Dynastie. Wichtigste Produkte: Reis, Vieh, Nutzholz, Gewürze, Öl, Tabak, Indigo, Kaffee 2c. Die einheimische Industrie liefert Matten und Webstoffe. Ausfuhr: Vieh und Reis; Handel durch englische Schiffe über Mauritius getrieben. Hauptort Tananarivo mit 110000 Einw., im Innern. Ausfuhrhafen Tamatava, an der Ostküste.

Die Comoro-Inseln, im Kanal von Moçambique, vulkanisch, fruchtbar; liefern Zucker, Schiffbauholz, Arekanüsse, Reis, Honig, Schildkrotschalen. Von diesen Inseln ist Mayotte durch die Franzosen in Besitz genommen; die andern noch unabhängig.

Die Maskarenen, östlich von Madagaskar, im Indischen Ozean gelegen, zum Teil britisches, zum Teil französisches Besitztum. Hierher gehören:

Réunion, 1980 qkm mit 165000 Einw., wichtigste Zucker-Kolonie Frankreichs; wertvoll und fruchtbar. Produziert jährlich gegen 90 Mill. Kilogramm Zucker. Hauptstadt St. Denys, 36000 Einw.

Mauritius, 1914 qkm und 377000 Einw., britisch; produziert Zucker in großen Massen; glänzender Kolonisationserfolg; hat auch schon kleine Eisenbahnlinie. Zuckermühlen mit Dampfkraft. Haupthafen Port Louis mit 40000 Einw.

Die Seychellen, zu Mauritius gehörig; 906 qkm mit 13391 Einw., von Korallenriffen umgeben;

liefern wertvolles Holz, Baumwolle, Zuckerrohr, Schildkrot. Früher französisch, jetzt britisch. Hauptinsel Mahé mit Hafen Port-Viktoria.

Socotora, am Eingange des Roten Meeres. Vormals englisch; ungesundes Klima, schlechte Häfen; wenig besucht.

Dalakh-Inseln, im Roten Meere, treiben hauptsächlich Perlenfischerei.

Amerika.

Der Weltteil als Ganzes.

38,5 Mill. qkm und gegen 124 Mill. Einwohner.

Der Weltteil weist in seinen verschiedenen Bestandteilen außerordentliche Mannigfaltigkeit der Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse auf. Der äußerste Norden verliert sich in unzugängliche Eiswüsten. In den östlichen Ländern der Vereinigten Staaten und des britischen Nordamerika regt sich ein ganz europäisches Wirtschaftsleben: große Städte, Landbau und Fabriken, See- und Landhandel, Eisenbahnen und Kanäle. Im Westen dagegen noch spärliche Bevölkerung in ausgedehnten Berg- und Hochländern, ergiebiger Bergbau und Waldwirtschaft. Gegen Süden zu zeigen sich die Wirtschaftsverhältnisse immer primitiver. Wesentliche Unterschiede schafft der Gegensatz der energischen angelsächsischen Rasse im Norden und der trägen indisch-spanischen Mischbevölkerung von Mexiko und Zentralamerika. Westindien mit seinen reichgesegneten Inselfluren bildet fast eine wirtschaftliche Welt für sich. In ganz Südamerika ist mit wenigen Ausnahmen die zumeist indianische und Mischbevölkerung nicht im stande, die Schätze ihres Weltteils durch Arbeit und Verkehr zu heben. Bedeutende Unterschiede der Volkswirtschaft ergeben sich hier durch die Natur: ausgedehnte Grasländer mit Viehzucht in den Ebenen am Orinoko und La Plata; großartige Waldungen mit üppigem tropischem Produktenreichtum in Brasilien und am ganzen Ostabhang der Cordilleren; Hochgebirgsländer mit mineralischer Produktion im Westen. In ganz Amerika aber ist alles kolossal: Ströme, Gebirge, Grasfluren, Waldungen. Ebenso die menschliche Natur: riesige Arbeitsenergie neben äußerster Trägheit und Verkommenheit.

Grönland.

Umfaßt etwa 2,2 Mill. qkm, bergiges Hochland, im Inneren unzugänglich; an den Küsten großenteils felsig. Eisfrei sind etwa 88500 qkm. Die Ostküste ist vollständig unwirtlich, die Westküste spärlich bewohnt, dänisches Besitztum mit etwa 10300 Einw., zivilisierten christlichen Eskimos, darunter etwa 280 Europäer. Das Meer ist außerordentlich reich an Fischen und Robben, deren Fang Haupterwerbszweig. Mineralische Schätze scheinen reichhaltig vorhanden zu sein, Steinkohlen, Graphit, Kryolith. Die Kolonieen exportieren Thran, Seehundhäute, Felle und Pelze, Eiderdunen, Fischprodukte, Graphit und Kryolith. Importiert werden Nahrungsmittel und europäische Fabrikate. Die Handelsplätze sind weit voneinander entlegen. Hauptplätze: Godhavn und Upernivik.

Britisch-Nord-Amerika.

8,7 Mill. qkm. Besteht zur Zeit aus der sog. Dominion of Kanada und der Insel Neu-Fundland. Das ungemein ausgedehnte Gebiet ist reich gegliedert, im Osten und im Norden flach, im Westen vom Felsgebirge durchzogen. Bewässerung reichlich und für den Verkehr wertvoll. Hauptstrom im Osten der St. Lorenz, als Abzug der großen kanadischen Seeen, frequente Wasserstraße bis tief ins Innere des Landes. In die Hudsonsbai ergießen sich der Saskatschewan und der Churchill, beide verschiedene große Seeen durchfließend und für den Binnenverkehr des Landes wichtig. Ebenso der Athabaska mit dem gleichnamigen See, dem Sklavenflusse und dem Sklavensee, südlicher der Winipeg-See. Der Mackenzie-Strom ist für den Verkehr wegen seiner nördlichen Lage minder bedeutend. In den Stillen Ozean strömen Fraser und Kolumbia. Das Klima ist in der Nachbarschaft der großen Seeen gemäßigt, gegen Norden arktisch. Im Westen milder als im Osten. Die Bevölkerung beträgt 6,7 Mill. Einw., worunter 254000 Deutsche, 1,3 Mill. Franzosen, 109000 Indianer, 44000 Eskimos, das übrige größtenteils Briten.

Produktion. In dem eigentlichen Kanada, am St. Lorenzstrome und den kanadischen Seeen wird Getreide angebaut, Mais, Gerste, auch Weizen. Wichtiger sind Wälder und Waldprodukte; namentlich in Oberkanada, im Felsengebirge und in Kolumbia wertvolles Nutzholz, auch Ahornzucker, Harze, Teer und dergleichen. Von Wichtigkeit heute noch die Jagd auf Pelztiere; Luchse, Füchse, Biber und Bisamratten die wichtigsten. Die Büffel, ehedem im Westen häufig, in starker Verminderung. Einträglich auch der Fischfang, sowohl im Lorenzstrome als im Fraser und den übrigen dem Stillen Ozean zufließenden Strömen. Berühmt der Stockfischfang bei Neufundland und im Lorenzbusen. Im Westen, namentlich auf der Vancouver-Insel und in britisch Kolumbia, Massen von Gold, anderwärts Eisenerze in großen Mengen und Kupfer in außerordentlich reichen Lagern am Oberen See. Steinkohlen sind namentlich auf der Insel Kap Breton u. auf Vancouver.

Industrie, Handel und Verkehr. Die Industrie ist noch wenig entwickelt, hauptsächlich Holzindustrie. Schiffbau auch für die Ausfuhr. Handel zumeist mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten. Wichtigste Ausfuhrartikel: Produkte der Wälder, des Ackerbaues, Tiere und tierische Produkte, Produkte des Bergbaues und des Fischfangs. Eingeführt werden europäische Fabrikate. Als Verkehrsmittel dienen die Flüsse und andere Binnenwasserwege, die mit Booten befahren werden, die Eisenbahnen, welche zwar sehr ausgedehnt sind, sich aber doch auf die Grenzgebiete gegen die Vereinigten Staaten beschränken. Gesamtlänge über 23550 km. Die Handelsflotte zählt gegen 7000 Schiffe, worunter über 1400 Dampfer. Ein ausgedehntes Telegraphennetz wird von mehreren Gesellschaften betrieben. Haupthandelsplätze:

Quebec, 70000 Einw., am Lorenzstrom mit gutem Hafen, treibt starken Schiffbau. **Montreal**, 217000 Einw., auf einer Insel im Lorenzstrom. Wichtigster Handelsplatz in britisch Nordamerika; Hauptplatz für den Pelzhandel. **Ottawa**, 44000 Einw., Stapelplatz für den Holzhandel. **Kingston**, 14000 Einw., am Ausflusse des Lorenzstromes aus dem Ontario-See; lebhafter Getreidehandel. **Toronto**, 181000 Einw., am Ontario-See; Handel mit Landesprodukten. **Halifax**, 39000 Einw., in Neu-Schottland; Station der europäischen Dampfer; mit lebhaftem Handel. **Charlottetown**, auf der Prinz Edwards-Insel; exportiert Vieh. **St. John**, 39000 Einw., Hauptstadt von Neufundland, mit gutem Hafen; Hauptstation für die Stockfischfänger. Im ehemaligen **Hudsonsbai-Territorium** giebt es nur kleine Ansiedelungen, bes. für die Pelzjäger. Auf der **Vancouver-Insel Viktoria, in britisch Kolumbia: Neuwestminster** Hauptplatz.

Die franz. Inseln St. Pierre und Miquelon bei Neufundland sind Stationen für Stockfischfänger.

Die Bermudas oder Sommerinseln, 50 qkm mit 16000 Einw., britisches Besitztum. Treiben Schiffbau, Strohflechterei, Fischerei und Walfischfang. Exportiert werden Salz, Zedernholz. Erfrischungsstation für die Schiffe.

Die Vereinigten Staaten.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, 9,07 Mill. qkm mit 63 Mill. Einw., bestehen zur Zeit aus 44 eigentlichen Staaten, dem Bundesdistrikte Kolumbia und 6 sog. Territorien. Das große Gebiet ist von der Natur vorzüglich ausgestattet, mit einer hinreichenden Zahl guter Häfen. Der Osten überall kulturfähig. Vom Mississippi an erhebt sich der Boden bis zum Felsengebirge. Westlich ausgedehnte Hochländer, gegen den Stillen Ozean abgeschlossen von der Sierra Nevada.

Die Bewässerung namentlich im Osten sehr reichlich. Fünf große Seeen, der obere See, Michigan-, Huron-, Erie- und Ontario-See finden ihren Abfluß im St. Lorenzstrome. Von Nord nach Süd durchströmt der Mississippi das Gebiet und empfängt den Missouri, Kansas und Arkansas von Westen; den Ohio und Tenessee von Osten. In den Atlantischen Ozean ergießen sich der Hudson, Delaware, Potomak, Savannah. In den Stillen Ozean münden der Kolumbia, Sakramento und der für die Schifffahrt unbrauchbare Colorado; längs der mexikanischen Grenze strömt der Rio Grande del Norte dem Golf zu. Über die Erweiterung dieses Wasserstraßennetzes durch Kanäle ist Näheres unten angegeben.

Bei der ausgedehnten Erstreckung des Gebietes ist das Klima sehr mannigfaltig und gestattet den Anbau überaus verschiedener Produkte. Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten, zusammengewachsen aus Einwanderern der europäischen Länder, hat die einheimische Bevölkerung bis auf wenige Reste verdrängt und ist in lebhafter Zunahme begriffen.

Landwirtschaft. Waldprodukte. Landwirtschaft hauptsächlich in den östlichen und mittleren Staaten. Die eigentlichen Ackerbau-Staaten liegen zwischen den kanadischen Seeen, den Apalachen und dem Missouri. Hier sind Mais und Weizen die Hauptprodukte. Die eigentlich amerikanische Bodenfrucht ist der Mais. Tabakbau in den meisten Staaten; Reis hauptsächlich in den sumpfigen Küstenstaaten des Südens. Baumwollkultur in den Staaten am Golf von Mexiko und in Georgia. Zucker in den Südstaaten, in Louisiana, auch in Karolina, Florida, Tenessee; Hopfen in Newyork; Hülsenfrüchte in verschiedenen Staaten. Seidenzucht nur in Kalifornien. Wein gedeiht in den meisten Staaten, vorzugsweise in Kalifornien. Im ganzen gehören die Vereinigten Staaten zu jenen Ländern der Erde, welche die reichsten Erträge des Bodens gewinnen. Großartig trotz mancher Waldverwüstung heute noch die Wälder. Der Norden produziert hauptsächlich Bauholz, der Süden feine Werk- und Farbhölzer. Ausgedehnte Weidelandschaften liefern Vieh zur Ausfuhr. Denn die Viehzucht ist in lebhaftem Aufschwung und die Zahl der Tiere in enormer Zunahme. Man zählt schon 27 Mill. Stück Rindvieh, 34 Mill. Stück Schafe, 31 Mill. Schweine. Butter, Käse, Schweinefleisch werden in Massen exportiert.

Im Norden und in den Felsengebirgen noch Jagd auf Pelztiere, durch die vielfachen Nachstellungen sehr verringert; ebenso sind die Büffel immer seltener geworden. Sehr ergiebig heute noch die Fischerei, an den Meeresküsten (Stockfischfang bei Neufundland und Makrelenfang), und in den westlich zum Stillen Ozean führenden Strömen, namentlich in Kolumbia, von wo Lachse exportiert werden.

Bergbau. An nutzbaren Mineralien übertrifft Nordamerika alle Länder der Welt. Kohlenlager umgeben das ganze Mississippibecken. Am bedeutendsten sind sie in Pennsylvanien. Die jährliche Produktion übersteigt die Summe von 60 Mill. Tonnen. Pennsylvanien ist auch reich an Petroleumquellen, welche seit 1859 ihr Öl in den Welthandel liefern. Eisenerze in verschiedenen Staaten, in Pennsylvanien, Newyork, Missouri, Michigan, Minnesota; und die jährliche Produktion beträgt über 5 Mill. Tons. Die Eisenproduktion kann noch bedeutend gesteigert werden, da die Lager scheinbar unerschöpflich sind. Kupfer kommt in kolossaler Menge vor, namentlich in Michigan und Tenessee; Zink und Nickel in Pennsylvanien, Queck-

silber in Nevada und Kalifornien, **Gold** in Kalifornien, auch in den benachbarten Territorien. In neuester Zeit ist die **Silberproduktion** von Nevada überaus wichtig geworden und beträgt jetzt ein Viertel der gesamten Silberproduktion der Erde, jährlich 16—17 Mill. Dollars.

Industrie. In einigen Staaten vollständig auf der Höhe der europäischen, in manchen Artikeln von der europäischen nicht erreicht. Hauptindustriezweige sind Eisenindustrie, Lederfabrikation, Baumwoll- und Wollindustrie. In der Verarbeitung des Eisens leisten die Staaten Vorzügliches, namentlich im Maschinenbau. Ihre landwirtschaftlichen Maschinen, Nähmaschinen und Verkehrsmaschinen sind unübertroffen, gehen auch ins Ausland, ebenso Uhren. Die Lederfabrikation hat ihren Hauptsitz in Massachusetts, die Baumwoll- und Wollindustrie in den sog. Neuengland-Staaten. Der Stand der Baumwollindustrie erscheint, wenn man bedenkt, daß Amerika das Mutterland der Baumwolle ist, als ein nicht günstiger. Von anderen Industrieerzeugnissen sind noch Seidenwaren, Mehl, Zucker, Spirituosen, Bier, Papier, Seife, Holzwaren erwähnenswert; endlich große Schlächtereien, Tabakfabriken, Kautschukfabriken. Fast kein inländischer Industriezweig deckt den heimischen Konsum, nur die Maschinenfabrikation konkurriert siegreich mit dem Auslande.

Handel. Der Handel, begünstigt durch den großartigen Produktenreichtum, durch die Verkehrsmittel, durch das Spekulationstalent des amerikanischen Volkes, ist bis in die neueste Zeit in glänzendem Aufschwung gewesen. Allerdings fehlt dem amerikanischen Handel jene Solidität, welche den deutschen und den englischen Handel so hoch stellt. Papiergeldwirtschaft und übertriebene Spekulationswut sind bedenkliche Schatten. Der Binnenhandel an den großen Seeen sehr lebhaft. Im auswärtigen Handel geht bei weitem der lebhafteste Verkehr nach Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Westindien; nach dem britischen Nordamerika, nach Mexiko, Südamerika, China und Japan. Die wichtigsten Artikel der **Einfuhr** sind Thee, Kaffee, Rohseide, Wolle, Baumwollwaren, Leinwand, Handschuhe, Seidenwaren, Zigarren, Wein, Wollwaren &c. Die wichtigsten **Ausfuhrartikel**: Fische, Holz, Pelzwerk, Getreide und Mehl, Baumwolle, Tabak, Petroleum, Steinkohlen, Eis, Kupfer, Quecksilber, Gold, Silber, Schweinefleisch. Sehr bedeutend ist der Umsatz in edlen Metallen. Hauptausfuhrhäfen Newyork, Boston und Baltimore. Bis zum Jahr 1873 waren Ein- und Ausfuhr beständig im Steigen, nach jenem Jahre ist ein bemerklicher Rückgang eingetreten, der sich jetzt aber wiederum bessert.

Verkehr. An Verkehrsmitteln besitzen die Vereinigten Staaten ein großartiges Netz von Binnenwasserstraßen. Die Stromsysteme sind durch ein ausgebildetes **Kanalnetz** verbunden, welches dem Absatz der Rohprodukte des Inneren nach den Seeplätzen dient. Die bedeutendsten Kanäle sind: der Erie-Kanal, welcher den Verkehr zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Erie-See unterhält; der Ohio-Erie-Kanal, welcher den Ohio mit der See verbindet, der Chesapeak-Ohio-Kanal in Maryland und Virginien; der Wabash-Erie-Kanal, den Erie-See mit dem Ohio verbindend; der Illinois-Michigan-Kanal zwischen dem Michigan-See und dem Mississippi. Das gesamte Kanalnetz der Vereinigten Staaten umfaßt 4846,3 km Kanäle.

Großartig ist auch die Entwickelung des **Eisenbahnnetzes**. Dasselbe umfaßte (1892) 275216 km Linien. Dieses Eisenbahnnetz ist über die einzelnen Staaten ungleichmäßig verteilt, am dichtesten im Osten. Vielfach sind die amerikanischen Eisenbahnen Vorläufer der Kultur und Gründer von Städten geworden. Die Leichtigkeit des Baues wird aufgewogen durch mustergültige Konstruktion der Betriebsmittel. Der Betrieb ist wohlfeil und auf Ersparnisse an Personal eingerichtet. Die übermäßige Entwickelung der nordamerikanischen Eisenbahnen hat zu bedenklichen volkswirtschaftlichen Zuständen geführt, namentlich sind die ganz großen Unternehmungen in einer Weise angewachsen, daß sie zusammen mit ihren Tarifbestimmungen die wirtschaftlichen Verhältnisse ausgedehnter Gebiete beherrschen.

Die **Handelsflotte** ist eine der ersten der Welt, doch gegenwärtig im Rückgang begriffen. Sie beträgt im ganzen 17683 Segelschiffe und 6216 Dampfer mit zusammen 4,7 Mill. Tonnen. Berühmt ist der Schiffbau der Amerikaner; Schnellsegler [Klipper] von Baltimore.

Die Post ist vorzüglich geleitete Staatsanstalt mit über 64000 Ämtern; der **Telegraph**, von Privatgesellschaften betrieben, hat eine Länge von ca. 338000 km. Die Western Union Telegraphen-Gesellschaft allein besitzt ein Netz von 300000 km Länge mit über 20000 Büreaux. Die Telephonlinien besaßen 1892 eine Länge von 5031052 km.

Kredit, Banken. Das Kreditwesen der Vereinigten Staaten ist wenig erfreulich. Grundbesitz, städtische Geschäfte und Eisenbahnen sind von den Bankspekulationen abhängig. Furchtbare Geld- und Handelskrisen waren schon Folge übertriebener Spekulation; die Vereinigten Staaten haben in ihrer Geschichte zahlreiche Bankbrüche zu verzeichnen. Dabei zirkulieren ungeheure Massen von Papierwerten.

Die einzelnen Staaten und ihre wichtigsten Handelsplätze sind:

1. **Distrikt Kolumbia** (Bundesdistrikt). **Washington**, 230000 Einw., Sitz der Regierung der Vereinigten Staaten.

2. **Maine**, reich bewässert; viele Waldungen. **Portland**, 33800 Einw., an der Casco-Bai; Reederei und Schiffbau; exportiert Baumwolle, Fische.

3. **Newhampshire**, bergig, mit rauhem Klima; treibt Viehzucht und Industrie. **Portsmouth**, 9200 Einw.; Schiffbau, Seehandel; Stockfischfang.

4. **Vermont**, Binnenstaat mit rauhem Klima; treibt Viehzucht und Industrie. **Burlington**, 14400 Einw.

5. **Massachusetts**, Küstenstaat mit guten Seehäfen; rührig in Handel, Schiffahrt und Industrie. **Boston**, 448000 Einw.; einer der wichtigsten Schiffbauplätze; Mittelpunkt des Handels mit amerikanischen Industrieprodukten; Eisexport nach tropischen Ländern; Zentrum der amerikanischen Fischerei. **Lowell**, 78000 Einw.; das amerikanische Manchester mit großartiger Baumwollindustrie.

6. **Rhode-Island**, kleiner, sehr industrieller Küstenstaat; treibt auch Fischerei, Küstenhandel &c. Hauptort

Providence, 132000 Einw., mit gutem Hafen und lebhaftem Küstenhandel; auch starke Fabrikthätigkeit.

7. **Connecticut**, Küstenstaat mit guten Häfen; Viehzucht und Tabakbau. **Newhaven**, 81000 Einw., Hafen- und Fabrikstadt.

8. **Newyork**, der kommerziell wichtigste Staat der Union, mit mannigfachen Bodenverhältnissen; gut angebaut. **Newyork**, $1{,}5$ Mill. Einw., an der Mündung des Hudson mit vorzüglichem Hafen, in welchem jährlich 8000 Schiffe verkehren. Der erste Handelsplatz von ganz Amerika und überhaupt nur von London, Liverpool und Hamburg als Seeplatz übertroffen. Die Verbindungen der Stadt reichen über alle Weltteile. Sie beherrscht einen großen Teil des amerikanischen Exports und Imports und besitzt selbst eine großartige Industrie. **Brooklyn**, 806000 Einw., eigentlich Vorstadt von Newyork, mit denselben wirtschaftlichen Verhältnissen. **Albany**, 95000 Einw., am Hudson, Export von Landesprodukten. **Buffalo**, 256000 Einw., am Erie-See, Hafen, treibt großen Getreide- und Holzhandel.

9. **Pennsylvanien**, einer der fruchtbarsten und reichsten Staaten der Union mit kolossaler Kohlen- und Petroleumproduktion. **Philadelphia**, $1{,}1$ Mill. Einw., mit schönem Hafen an der Delaware-Bai; Hauptexporthafen für Bodenprodukte, Petroleum und Eisenwaren; lebhafte Küstenschiffahrt und Kohlenhandel; großartige Fabrikthätigkeit in Baumwollwaren, Woll-, Tuch- und Schuhwaren; Wagen- und Teppichfabrikation. **Pittsburg**, 239000 Einw., im Zentrum großartiger Kohlenlager; mit riesigen Eisen- und Stahlwerken; Glasfabriken, Kupferschmelzen, Baumwollfabriken rc. Wichtiger Petroleum-Markt.

10. **New-Jersey**, kleiner Küstenstaat, teilweise sehr fruchtbar; Ackerbau, Viehzucht und Industrie. **Newark**, 182000 Einw., unweit der See mit lebhaftem Schiffsverkehr; fabriziert Wagen, Leder, Wachs, Tuch, Tapeten.

11. **Delaware**, kleiner Küstenstaat. **Wilmington**, 6100 Einwohner.

12. **Maryland**, Küstenstaat; reich an Kohle und Eisen; Tabakbau. **Baltimore**, 434000 Einw., lebhaft aufblühende Stadt, mit großartigem Schiffbau und wichtigem Handel in Tabak und Baumwollwaren.

13. **Ostvirginien**, ehemaliger Sklaven- und Pflanzerstaat an der Küste; Tabakbau, Getreidebau, Viehzucht rc. Hauptplatz: **Richmond**, 81000 Einw.

14. **Westvirginien**, Ackerbaustaat im Inneren. **Wheeling**, 31000 Einwohner, am Ohio; gewerbfleißig; Steinkohlengebiet.

15. **Nordkarolina**, ehemaliger Sklavenstaat, an der atlantischen Küste; sehr fruchtbar; Plantagenbau, Reis rc. **Wilmington**, 42000 Einw., Hafenstadt.

16. **Südkarolina**, vormals Sklavenstaat, an der Küste; Plantagenbau. **Charleston**, 55000 Einw., mit gutem Hafen; Ausfuhr von Baumwolle und Reis.

17. **Georgia**, vormals Sklavenstaat, an der Küste; Plantagenbau, Baumwolle, Reis. **Savannah**, 43000 Einw., exportiert Baumwolle, Reis, Holz. **Atlanta** und **Augusta**, Stapelplätze für Landesprodukte.

18. **Ohio**, fruchtbarer und reicher Ackerbau- und Industriestaat im Inneren und am Eriesee. Hauptplätze: **Cincinnati**, 337000 Einw., eine der wichtigsten Städte der Vereinigten Staaten; großartige Fabrikation; Gießereien, Maschinenfabriken; Spiritusbrennereien; kolossale Schweineschlächterei und sehr lebhafter Handel. **Cleveland**, 261000 Einw., am Eriesee, Eisen- und Kohlenindustrie; Handel auf dem Eriesee. **Toledo**, 81000 Einw., Handelsstadt am Eriesee.

19. **Michigan**, mitten zwischen den großen Seeen gelegen; produziert Holz und Getreide. Hauptplatz: **Detroit**, 206000 Einw., am Michigansee; Landesproduktenhandel. Auf den kanadischen Seeen Getreideexport.

20. **Indiana**, im Inneren; eine von den Kornkammern der Vereinigten Staaten. **New-Albany**, Maschinenfabriken. **Indianopolis**, 105000 Einw., Hauptstadt mit lebhafter Handelsthätigkeit.

21. **Illinois**, ebenfalls eine Kornkammer; sehr starke Viehzucht; reiche Erzlager. Hauptplatz: **Chicago**, $1{,}1$ Mill. Einw., am Michigansee und dem Illinoiskanal. Jetzt die industrielle und kommerzielle Hauptstadt des ganzen mittleren Nordamerika. Erster Platz des Handels mit Getreide und Pökelfleisch. Eisengießereien, Zucker-, Tabak-, Hut- und Schuhfabriken. Ein großer Teil der Bevölkerung deutsch.

22. **Wisconsin**, Ackerbaustaat im Inneren; Waldwirtschaft; Verkehr auf den Seeen und dem Mississippi. **Milwaukee**, 204000 Einw., am Michigansee; Hauptplatz für Getreidehandel; exportiert auch Bleierze.

23. **Minnesota**, an der Nordgrenze, Ackerbaustaat, auch Holzexport. Hauptort: **St. Paul**, 133000 Einw., gewerbfleißig und handelsthätig. **Minneapolis**, 165000 Einw., lebhaft aufblühend.

24. **Iowa**, blühender Ackerbaustaat. **Dubuque**, Bleiminen.

25. **Missouri**, Ackerbaustaat. Hauptort **St. Louis**, 452000 Einw., eine von den Hauptstädten des Westens, lebhaft aufblühend; Stapelplatz für Pelzwerk, Tabak, Hanf, Getreide, Vieh, Schweinefleisch, Metalle. Stark zunehmende Industrie in Eisen und Gespinnsten, Tabak-, Ölfabrikation. Großartige Schlächtereien, Zuckerraffinerieen u. s. f.

26. **Kentucky**, prächtig bewaldet, reich an nutzbaren Mineralien: Kohlen und Eisen; ergiebige Bodenproduktion in Tabak rc. Industrie noch wenig entwickelt. **Louisville**, 161000 Einw., Mittelpunkt f. den Tabakhandel.

27. **Tennessee**, sehr fruchtbar; lebhafter Handel mit Tabak, Getreide, Baumwolle, Vieh, Holz aus den reichen Waldbeständen. **Memphis**, 64000 Einwohner, exportiert Baumwolle.

28. **Alabama**, Pflanzerstaat am mexikanischen Golf; mit üppiger Vegetation. **Mobile**, 31000 Einw., am Golf. Baumwollexport.

29. **Florida**, ausgedehnte Sümpfe; tropische Fruchtbarkeit. **Pensacola**, exportiert Baumwolle. **Key West**, Insel vor der Küste; wichtige Schiffs- und Lotsenstation.

30. **Mississippi**, Musterbaumwollstaat; sehr fruchtbar: Baumwolle, Zucker, Mais rc. Wertvolle Wälder; Industrie noch spärlich. Hauptort: **Jackson**; Baumwollenhandel, und **Natchez**, desgleichen.

31. **Louisiana**, fruchtbares Plantagenland; heiß und ungesund. Hauptprodukte: Baumwolle, Zucker, Getreide, Tabak, Südfrüchte; Industrie noch wenig. **New-Orleans**, 242000 Einw., bedeutendster Hafenplatz am Golf; Hauptstapelplatz für Baumwolle; exportiert auch die auf dem Mississippi herabkommenden Landesprodukte des Inneren.

32. **Texas**, am Golf; größter Staat der Union; mit den Bedingungen lebhafter Produktion, aber arm an Bevölkerung und ohne Verkehr. Reiche Mineralschätze; noch kaum in Angriff genommen. Hauptprodukte: Baumwolle, Mais, Zuckerrohr, Tabak; vor allem Vieh. Industrie noch wenig. **Galveston**, 29000 Einw., am Golf, Haupthafen für Texas, mit lebhafter Schiffahrt; exportiert Baumwolle.

33. **Arkansas**, im Inneren; Prairieland in den Anfängen wirtschaftlicher Entwickelung; exportiert Landesprodukte. **Little Rock**, Baumwollexport; Verkehr mit Neu-Orleans.

34. **Kansas**, Prairieland, noch wenig angebaut. Hauptplatz: **Leavenworth**, Handel mit Landesprodukten.

35. **Nebraska**, im Inneren; Prairiestaat; fruchtbar; wenig angebaut; mit Mineralschätzen; noch ohne Industrie. Hauptplatz: **Omaha**, 140000 Einw., junge, aber rasch aufgewachsene Stadt.

36. **Neumexiko**, Hochland mit ausgedehnten Wüsten, aber auch fruchtbaren Gegenden; spärlich bevölkert; Viehzucht Haupterwerb; mineralische Schätze. Hauptort: **Santa Fe.** In der Nachbarschaft reiche Metallminen.

37. **Colorado**, Gebirgsland, reich an Metallschätzen: Gold, Silber, Kohlen. Ansehnliche Viehzucht. **Denver**, am Felsengebirge, 107000 Einw. In der Umgebung Goldlager.

38. **Utah**, Territorium westlich vom Felsengebirge; Berg- und Steppenland. Der Westen ist großenteils wüst; das Land um den Salzsee durch die Mormonen gut angebaut. Fabelhaft reiche Metallschätze (Gold, Silber, Eisen, Kohlen, Salz) in letzter Zeit erschlossen; Hauptrevier der Grubenspekulation. **Salzseestadt**, 44000 Einw. In der Umgebung blühender Ackerbau. Dampferverkehr auf dem Salzsee.

39. **Nevada**, Hochgebirgsland; vielfach wüst und öde; nur im Westen bewaldet; reich an mineralischen Schätzen; in lebhaftem Aufschwunge. Die ergiebigen Lager an Silber, Gold, Quecksilber, Eisen, Kupfer rc. haben den Staat zu einem der wichtigsten Minenländer der Welt gemacht; Silberproduktion unübertroffen. **Virginia City**, Minenstadt, am Abhange der Sierra Nevada; Mittelpunkt großartiger Silberminen.

40. **Montana**, ödes Gebirgsland. Reich an Mineralschätzen. Hauptstadt **Helena.**

41. **Idaho**, Gebirgsland, vielfach Wüste, ohne Verkehr. Reiche Mineralschätze.

42. **Oregon**, waldreiches Land; Viehzucht; ergiebige Flußfischerei. Bodenanbau in den Anfängen. Gold, Silber, Kohlen; Eisen- und Kupfererze; Holzausfuhr; vortreffliche Häfen. **Portland**, 46000 Einw., exportiert Holz.

43. **Kalifornien**, von der Natur mit großartiger Waldvegetation und Goldlagern ausgestattet; der schönste Staat der Union; erzeugt Getreide, Obst, Wein, Holz aus großartigen Waldungen; gehört zu den ersten Goldländern der Welt, liefert auch silberhaltige Bleierze, Quecksilber, Kohlen. Landbau und Viehzucht scheinen die größten Reichtumsquellen zu werden. Kalifornien exportiert Weizen, Mehl, Wolle, Wein, Häute, Quecksilber, vor allem Gold. Für den Verkehr sorgt die Pacific-Eisenbahn mit ihren Verzweigungen, regelmäßige Dampferkurse nach China und Japan, Australien, Zentralamerika. Man treibt Acker- und Weinbau, Viehzucht, Waldwirtschaft: alles unter den günstigsten Bedingungen; desgl. Bergbau, Industrie und Handel. **San Francisco**, 299000 Einw., an der gleichnamigen Bai; wichtigster Hafen an der Westküste von Amerika; in lebhaftem Aufschwunge; Goldmarkt; exportiert Edelmetalle, Häute, Schafwolle, Kupfererze, Weizen und Mehl, Bauholz, Quecksilber; die Industrie sehr im Aufschwunge; Tuchfabriken, Leder-, Papier-, Seifen-, Glas-, Baumwoll-, Maschinenfabriken. **Sacramento**, lebhafte Handelsstadt im Inneren Kaliforniens.

44. **Washington**, waldreich und gebirgig; Goldlager; Fischerei; vom Kolumbia und dessen Nebenflüssen bewässert. Vortreffliche Häfen; regelmäßige Dampferlinien. Die Waldungen liefern Schiffbauholz zum Export. Das Land hat große Zukunft vor sich. Hauptstadt: **Olympia.** Verkehr mittels der Nord-Pacific-Bahn.

45 und 46. **Dakota** (Nord- und Süd-D.), öde Gebirgsländer. Hauptort **Bismarck** an der Nord-Pacific-Bahn.

47. **Wyoming**, ödes Bergland; in den Anfängen wirtschaftlicher Entwickelung; reich an Mineralschätzen. Hauptstadt: **Cheyenne.**

48. **Arizona** (Territorium), Gebirgswüste; stellenweise fruchtbar.

49. **Territorium Aljaska**, der nordwestlichste, von Hochgebirgen durchzogene Teil des Kontinents, vormals russisch, 1868 durch Kauf erworben. Die Bevölkerung Indianer und Eskimos. Wichtig die Fischerei in Flüssen; die Waldungen; die Jagd auf Thran- und Pelztiere. Die Küste sehr geeignet für den Verkehr. **Neu-Archangel**, auf der Insel **Sitka**, treibt Pelzhandel.

50. **Oklahoma**, jüngst gebildetes Territorium, Prairielandschaft am Arkansas-Fluß.

51. **Indianer-Territorium**, zwischen Texas und Kansas; Prairieland ohne Städte.

= Mexiko. =

Die Föderativ-Republik Mexiko mit 1946523 qkm und $11{,}_8$ Mill. Einw., besteht aus 27 verbündeten Staaten, zwei Territorien und dem Distrikt der Bundeshauptstadt Mexiko. Das Land ist eines der schönsten der Welt, durch die Natur überaus reich ausgestattet, vorzüglich zwischen zwei großen Ozeanen gelegen. Der Boden ist sehr mannigfach; die Bevölkerung setzt sich zusammen aus 19% Europäern und Kreolen, 38% Indianern und 43% Mischlingen. Obwohl arbeitskräftig und nicht ohne Anlagen, lebt der bei weitem größte Teil der Bevölkerung in Armut und Unwissenheit.

Produktion. Großer Reichtum und Mannigfaltigkeit in Bodenprodukten. Haupterwerbszweig die Viehzucht, da die Bevölkerung zu träg ist, um durch Landbau den Boden gehörig auszubeuten. Bodenfrüchte: Kaffee, Kakao, Vanille, Baumwolle, Indigo, Tabak, Mais, Weizen, Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Bananen. Die zahlreichen Viehherden liefern Häute und lebendes Vieh; die Wälder wertvolle Nutz- und Farbhölzer, Droguen und Gummi. Die Gebirge sind außerordentlich reich an Metallen: Silber, Kupfer, Eisen und Gold. Die wertvollsten Silberminen in Guanajuato und Zacatecas.

Die **Industrie** noch in der Kindheit; nur in einigen der größeren Städte nach europäischem Muster betrieben (Zucker und Baumwollwaren).

Handel. Der Handel exportiert Silber, Häute, Hölzer, Kaffee, Zucker, Vanille, Sämereien, Vieh, Tabak, Orchilla, Perlen und Gummi. Importiert werden europäische Fabrikate. Die wichtigsten Staaten, mit welchen Handel getrieben wird, sind England, die Vereinigten Staaten, Frankreich; auch der Verkehr mit Deutschland nicht unbedeutend.

Verkehr. Die Verkehrswege sind in einem schlechten Zustande; wäre nicht die mexikanische Hochebene an sich geeignet, großenteils ohne Straßen befahren zu werden, so wäre ein Verkehr auf derselben fast unmöglich; denn Straßen fehlen. Die Flüsse sind für den Verkehr unbrauchbar mit Ausnahme des Rio Grande del Norte. Eisenbahnen erst 10660 km im Betrieb; davon die wichtigste Linie die von Mexiko nach Vera Cruz. In neuerer Zeit scheint der Unternehmungsgeist der Nordamerikaner dem mexikanischen Eisenbahnbau weiterhelfen zu wollen. Die Handelsflotte zählt 421 Seeschiffe und gegen 1200 Küstenfahrzeuge. Regelmäßige Dampferverbindungen mit Nordamerika und Frankreich. Die Post hat 1492 Postämter. Das Telegraphennetz besteht aus 48000 km Linien.

Handelsplätze:

Mexiko, Landeshauptstadt mit 330000 Einw., große und lebhafte Stadt; zwischen zwei Seeen gelegen auf

einer von Vulkanen besetzten Hochebene. Die Einwohner etwa zur Hälfte Kreolen. Münze, Börse, mehrere Banken, darunter die mit französischem und englischem Kapital gegründete „Mexikanische Bank". Fabriziert Gold- und Silberwaren, Tabakwaren, Seife, Leder, Getränke, Wollwaren und Seide; wichtiger Platz des Binnenhandels. **Vera-Cruz**, 24000 Einw., am Golfe von Mexiko; bedeutendster Handelshafen; exportiert die mexikanischen Rohprodukte. Sitz vieler deutscher Kaufleute. **Tampico, Matamoros** und **Campeche** sind Ausfuhrhäfen von Mexiko am Golfe; **Tehuantepec**, **Acapulco** mit herrlichem Hafen und **Mazatlan** die bedeutendsten Ausfuhrhäfen der Westküste. Im Inneren sind von Wichtigkeit **Guadalaxara** mit Silberminen; 95000 Einw., Binnenhandel. **Guanaxuato**, 52000 Einw., ebenfalls Bergstadt. **Zacatecas**, 60000 Einw., Silberminen. **St. Luis Potosi**, 63000 Einw., gleichfalls Silberminen. **Puebla**, 110000 Einw., bedeutendster Industrieplatz des Landes in Eisenbahnverbindung mit Mexiko und Vera Cruz. **Monterey**, 46000 Einw., in fruchtbarer Umgebung. **Durango**, 25000 Einw., Silberminen. **Chihuahua**, 25000 (früher 60000) Einw. In der Umgebung Minen; Karawanenverkehr. **Paso del Norte**, Grenzstadt gegen die Vereinigten Staaten.

= Zentral-Amerika. =

Die 5 zentralamerikanischen Republiken liegen zwischen dem Karaibischen Meere und dem Großen Ozean in einem von der Natur überaus reich ausgestatteten Landstriche und könnten für den Weltverkehr ungemein wertvoll werden, sind aber mit ihrer indianisch-spanischen Mischlingsbevölkerung zur Zeit wirtschaftlich und politisch unfähig. Die Bevölkerung besteht aus etwa 154000 Europäern und Kreolen (die meisten in Costa Rica), und über 2,5 Mill. Indianern, Mischlingen und Negern. Am meisten herrscht das indianische Element in Guatemala vor; die meisten Weißen finden sich in Costa Rica. Die Länder sind in den Tiefebenen und an den Küsten sehr ungesund, auf den Hochebenen dagegen auch für europäische Ansiedler geeignet und außerordentlich fruchtbar. Ackerbau und Industrie befinden sich in allen Republiken noch in den ersten Anfängen. Man gewinnt Indigo, Kaffee, Kakao, vorzüglichen Tabak, wertvolle Hölzer (Mahagoni ꝛc.), Vanille, Kautschuk, Cochenille und als Hauptnahrungsmittel Mais. An Verkehrsmitteln fehlt es überall und der Handel beschränkt sich auf einzelne Küstenplätze. Die einzelnen Republiken sind:

Guatemala, 125100 qkm und 1,5 Mill. Einw., die nördlichste der Republiken, erzeugt alle tropischen Produkte von Zentral-Amerika und exportiert besonders Kaffee, Cochenille, Häute, Zucker, Tabak, Baumwolle, Gummi, Kakao, Seide und wertvolle Hölzer. Der Haupthandelsverkehr des Staates konzentriert sich an der Ostküste in den Häfen von Izabal und St. Thomas, an der Westküste in Istapa. 190 km Eisenbahn. Im Inneren ist die bedeutendste Stadt Guatemala, 70000 Einw.

San Salvador, 21070 qkm und 778000 Einw., die kleinste der Republiken, am Stillen Ozean, exportiert Indigo, Silbererze, Zucker, Baumwolle, Kaffee. Hauptstadt San Salvador, im Inneren, 20000 Einw., Hafenort La Union, an der als Hafen vorzüglich geeigneten Fonsecabai.

Honduras, 119820 qkm und 382000 Einw. In seinen politischen Verhältnissen sehr unsicher; hat seine Bodenproduktion erst sehr wenig entwickelt. Exportiert werden Silber, Tabak und Rindshäute. Reiche Goldgruben vorhanden; auch Mahagoniwälder. Das Land besitzt 74 km Eisenbahn; die Hondurasbahn von Puerto Caballos am Karaibischen Meere nach der Fonsecabai am Stillen Ozean. An beiden Enden vorzügliche Häfen; wichtigste Stadt im Inneren Comayagua mit 10000 Einw.

Nicaragua, 123950 qkm und 313000 Einw., für europäische Ansiedelungen nur wenig geeignet, mit tropischer Fruchtbarkeit, liefert wertvolle Hölzer in großen Mengen, außerdem Kakao und Silber. Für den Verkehr sind die beiden großen Seeen: der Nicaraguasee und der Managuasee wichtig; aber alle Projekte, mit Hilfe dieser Seeen eine Kanalverbindung zwischen dem Stillen und Atlantischen Ozean herzustellen, haben sich als resultatlos gezeigt. 160 km Eisenbahn. An der Ostküste der Hafen San Juan; an der Westküste Realejo. Im Inneren die Stadt Leon, mit 30000 Einwohner. Managua, 17000 Einwohner.

Costa Rica, 54070 qkm und 243000 Einw., außerordentlich reich bewaldet, liefert hauptsächlich Kaffee, auch Zucker, Häute, Droguen zur Ausfuhr. An Verkehrsmitteln sind Eisenbahnlinien von 372 km in Betrieb. Für den Handelsverkehr dient der Hafen von Punta Arenas, an der Bucht von Nikoya des Stillen Ozeans. Im Inneren Hauptplatz: San José, mit 24000 Einwohnern.

= Britisch Honduras. =

21475 qkm und 31000 Einw., an der Ostküste der Halbinsel Yucatan; hat außerordentlich ungesundes, heißes und feuchtes Klima, exportierte bisher Mahagoniholz in großen Quantitäten, auch andere Hölzer, Kakao, Cochenille. Hauptort und Ausfuhrhafen ist Balize.

= Die westindischen Inseln. =

Der westindische Archipel zieht sich in einem Bogen um das Binnenmeer von Zentral-Amerika. Man unterscheidet die kleinen und großen Antillen, im Norden dann die Bahama-Inseln, im Süden die „Inseln unter dem Winde" vor der Küste Südamerikas. Die Bevölkerung besteht teils aus Weißen, teils aus Negern und Mischlingen. Die westindische Inselflur zeichnet sich durch außerordentliche Fruchtbarkeit aus. Produkte: Zuckerrohr, Kaffee, Tabak, Kakao, Baumwolle, Ananas, Bananen, Bataten, Yams, Mais, Maniok, Piment, Indigo, Farbhölzer, Ingwer, Arrowroot, Jalappe, Süßholz, Cochenille, Mahagoni, Ipecacuanha. Einzelne Inseln liefern auch nutzbare Mineralien.

In politischer Hinsicht zerfällt Westindien in folgende Gruppen: I. Britischer Besitz: die Bermudas-, Bahamas-, Turks- und Caicos-Inseln,

Jamaika, Jungfern-Inseln, Tortola, St. Christopher (St. Kitts), Angilla, Nevis, Antigua, Montserrat, Dominika, St. Luzia, St. Vinzent, Barbadoes, Granada, Tobago, Trinidad. II. Spanisch: Cuba, Portoriko und einige kleinere Nachbarinseln, mit über 2 Mill. Einw. III. Die Insel Haiti oder San Domingo mit zwei selbständigen Republiken. IV. Französisch: Guadeloupe und Zubehör; St. Barthelemy; Martinique. V. Niederländisch: Curaçao, Aruba, Bonaire, St. Martin, Saba, St. Eustache. VI. Dänisch: St. Croix, St. Thomas und St. John. In geographischer Hinsicht dagegen unterscheidet man folgende Hauptgruppen:

Die Bahama-Inseln oder Lukayos. Britisches Besitztum, bestehen aus 20 größeren und zahlreichen kleineren Inseln. 13960 qkm mit 47000 Einw. Hauptprodukte: Ananas, Orangen, Baumwolle; auch Reis, Kaffee und Zucker werden exportiert. Sehr wichtig Fischerei, Schildkrötenfang und Gewinnung von Schwämmen; lebhafter Handel mit den südlichen Unionstaaten. Haupthafen Nassau, mit 5000 Einw. auf Neu-Providence. An die Bahama-Inseln schließen sich im Südwesten ebenfalls im britischen Besitz die Turks-Inseln mit 26 qkm und die Caicos-Inseln mit 452 qkm.

Cuba, 118833 qkm und $1{,}_6$ Mill. Einw., die Perle der Antillen, schönste Besitzung Spaniens; gebirgig. Hauptfluß der an seiner Mündung für Seeschiffe fahrbare Cauto. Von der ganzen Insel ist etwa $^1/_{10}$ angebaut, der größte Teil mit Gestrüpp und Waldungen bestanden. Anbau des Bodens zumeist auf großen Plantagen, liefert Zucker, Tabak und Kaffee. Auf den Plantagen auch Reis, Pisang, Kakao, Obst, Südfrüchte, Ananas 2c. gebaut; Wachs und Honig, feine Werk- und Farbhölzer, Arzneipflanzen sind ebenfalls wertvolle Produkte. Viehzucht ist ansehnlich; große Herden von Rindern, Pferden, Schafen und Schweinen. Die Abschaffung der Sklaverei ist im Werke. Die Industrie arbeitet in Zuckersiedereien, Rum, Zigarren, Schokolade und Schiffbau. Großartig der zumeist durch deutsche Häuser betriebene Handel. Die Ausfuhr (Zucker obenan) erreicht einen Wert von 3—400 Mill. Mk.; die Einfuhr bringt meist Nahrungsmittel und Fabrikate und kommt größtenteils von England, den Vereinigten Staaten und St. Thomas. Der Hauptverkehr ist Seeverkehr, mit regelmäßigen Dampferverbindungen nach den Vereinigten Staaten, nach England, Spanien, Frankreich und Bremen. Straßen schlecht; Eisenbahnnetz 1600 km, mit Linien durch die ganze Insel. Telegraphenverkehr über Florida nach den Vereinigten Staaten. Hauptthandelsplätze sind: Havana (Habana), 200000 Einw., einer der schönsten Häfen der Welt; der wichtigste Handelsplatz Westindiens. Die größten Handelsfirmen sind deutsche. Schiffbau, Zigarren- und Schokoladefabrikation. Eisenbahnknotenpunkt; Dampfschiffverbindung nach allen Weltgegenden. Santiago de Cuba, 71000 Einw., ebenfalls lebhafter Handelsplatz, an der Südküste. Matanzas, 88000 Einw., Seehafen an der Nordküste. Puerto Principe, im Inneren, 40000 Einwohner, Tabakfabrikation.

Jamaica, britisches Besitztum, südlich von Cuba, 10859 qkm und 639000 Einw. Tropische Vegetation; Zuckerbau, Rumfabrikation; auch Kaffee und Ingwer zum Export. Hauptplatz Kingston, an der Südküste, mit 40000 Einwohner, schönem Hafen; Eisenbahnlinie in das Innere.

Haiti oder St. Domingo. Die Insel besteht aus zwei Republiken, von Negern und Mulatten bewohnt.

Die westliche Republik Haiti umfaßt 28676 qkm und circa 960000 Einw., davon $^9/_{10}$ Neger; Umgangssprache französisch. Die wirtschaftlichen Zustände sind sehr traurige; fortwährend Bürgerkriege, zerrüttete Finanzen. Hauptausfuhrartikel sind Kaffee, wertvolle Hölzer, Kakao und Baumwolle. Die ehedem wichtige Zuckerkultur gänzlich vernachlässigt. Hauptstadt und wichtigster Handelsplatz ist Port au Prince, 61000 Einwohner.

Die östliche Republik Domingo (Republica Dominicana) hat 48577 qkm und circa 504000 Einw., hauptsächlich Mulatten; Landessprache spanisch. Hauptprodukte: Tabak, Kaffee, Kakao, Zucker, Nutz- und Bauholz; großer Reichtum an Metallen und Kohlen. Haupthafen St. Domingo, etwa 20000 Einwohner.

Portorico, 9314 qkm und 807000 Einw., meist Kreolen; sehr gebirgig und fruchtbar; spanisches Besitztum; exportiert Zucker, Kaffee, Tabak, Häute, Baumwolle, Rum; importiert werden Nahrungsmittel und Fabrikate. Haupthandelsplatz St. Juan de Puertorico, 24000 Einwohner. Einige kleine Nachbarinseln ebenfalls spanisches Besitztum.

An diese Kette der großen Antillen schließt sich östlich die der kleinen Antillen, im Besitz verschiedener europäischer Staaten. Von Norden nach Süden sind diese Inseln folgende:

Jungfern-Inseln, 3 dänische: St. Croix, 218 qkm, St. Thomas, 86 qkm und St. John, 54 qkm mit zusammen 34000 Einw. Die wichtigste der Inseln ist St. Thomas, wenig fruchtbar, aber an der Südküste mit prachtvollem Hafen, und wegen desselben kommerzieller Mittelpunkt von Westindien; Freihafen; wichtige Station für Segel- wie für Dampfschiffe und Verbindungen sowohl mit Europa als mit dem amerikanischen Festlande. Kabeltelegraphen nach Westindien, Süd- und Nordamerika. Handel sehr bedeutend; vielfach in Händen Deutscher; Umgangssprache englisch.

Die übrigen Jungfern-Inseln, östlich von vorgenannten, sind spanisches Besitztum. Insbesondere die Passage-Inseln mit 12000 Einwohner. Britisch ist dagegen Tortola, mit prächtigem Hafen an der Südseite.

Die Leewards-Islands, größtenteils britisch, schließen sich östlich an. Hierunter: Anguilla- oder Snake-J., britisch, wenig angebaut. St. Martin, Saba und St. Eustatius, sämtlich niederländisch. Barthelemy, vormals schwedisch, 1878 an Frankreich abgetreten. Britisch sind ferner: St. Christopher oder St. Kitts, 176 qkm und 30000 Einw., gut bewässert und fruchtbar; das reizende Nevis mit 13000 Einw. und Barbuda

189 qkm, mit gefährlichen Küsten; exportiert Vieh; ferner Antigua, 251 qkm und 34000 Einw., mit vielen Buchten und guten Häfen, sehr fruchtbar, liefert Ananas, Mandeln, Gemüse und Gartenfrüchte, auch Massen von Zucker und Rum; wichtigste Ortschaft darauf St. Johns. Die westlich gelegene Insel Montserrat, 83 qkm und 11000 Einwohner, ebenfalls britisch.

Südöstlicher schließt sich eine Gruppe französischer Inseln an: Guadeloupe mit Dependenzen, 1870 qkm und 165000 Einw., durch einen Meeresarm in zwei Teile geschieden, mit vorzüglichen Häfen, aber träger und gewaltthätiger Negerbevölkerung, deshalb gänzlich im Verfall.

Dominica, britisch, 754 qkm und 26000 Einw., gebirgig, mit fruchtbaren Thälern, reich an wertvollen Hölzern; liefert auch Zucker, Kaffee und Kakao; ist aber im ganzen auch im Verfall. Hauptstadt: Charlottetown.

Südlicher folgt Martinique, französischer Besitz, feucht und ungesund, 988 qkm und 175000 Einw., liefert hauptsächlich Zucker, auch Kaffee, Rum und Baumwolle, Kakao, Hölzer. Hauptplatz der Insel ist St. Pierre mit etwa 2000 Einw.

Windwards-Islands nennen die Engländer die nun sich südlicher anschließende Gruppe der kleinen Antillen. Die wichtigsten dieser in englischem Besitz stehenden Inseln sind:

Santa Lucia, 614 qkm und 41000 Einw., gebirgig und gut bewässert. Meist von Franzosen angebaut. Hauptort Castries.

St. Vincent, 381 qkm und 41000 Einw., gebirgig und vulkanisch. Hauptort Kingstown, an tiefer Bai der Südküste mit bequemem Hafen.

Barbadoes, 430 qkm und 182000 Einw., überall angebaut und weniger durch die Sklavenemanzipation verdorben als die Nachbarinseln; exportiert Zucker, Rum, Baumwolle &c. Hauptstadt Bridgetown, a. d. Südküste, mit etwa 21000 Einw.

Grenada mit den dazu gehörigen Grenadinen, 430 qkm. Grenada hat etwa 32000 Einwohner; ist gebirgig und bewaldet.

Tobago, 295 qkm und 19000 Einwohner. Von Trinidad durch einen schmalen Kanal getrennt. Produziert Zucker.

Trinidad, britisch, 4544 qkm und 166000 Einw., von der Küste von Venezuela durch den Golf von Paria getrennt; der Golf ein vorzüglicher Hafen; die Insel ist vulkanisch, ungemein fruchtbar; liefert Zucker, Kakao, Tabak, auch Asphalt aus einem großen Asphaltsee. Als Arbeiter werden jetzt asiatische Kulis benützt. Hauptort Port of Spain, mit etwa 34000 Einwohnern, einer der schönsten Plätze in Westindien.

Die Inseln unter dem Winde erstrecken sich von Trinidad westwärts längs der Küste von Südamerika. Die Produkte sind im allgemeinen dieselben wie auf den übrigen Inseln Westindiens. Die bedeutendsten dieser Inseln sind: Margarita, zu Venezuela gehörig; westlicher die niederländischen: Orchilla, Los Roques, Buen Ayre, Curaçao und Oruba. Unter ihnen ist Curaçao am wertvollsten, ehedem fruchtbar und gut angebaut, jetzt im Verfall, mit etwa 14000 E. Hauptort Willemstad.

Columbia (Neu-Granada).

Föderativ-Republik mit circa 1,2 Mill. qkm und einer Gesamtbevölkerung von 3,9 Mill. Einw., mit den nicht zivilisierten Indianern.

Ein großer Teil des Landes ist mit Urwäldern bestanden, in welchen wertvolle Nutzhölzer, Chinarinde, Perubalsam und Vanille wachsen. Tabak und Kaffee, Chinarinde, Häute, Vieh, Edelmetalle, Kautschuk &c. werden exportiert.

Die Industrie ist in der Kindheit, fabriziert Flechtwaren, Panamahüte und dergleichen. Die reichen mineralischen Lager werden nur wenig ausgebeutet. Bei der vorzüglichen Lage könnte das Land eine große Rolle spielen. Aber seine Bevölkerung ist träge und unwissend.

Die Verkehrswege sind gänzlich unentwickelt mit Ausnahme der von Amerikanern erbauten wichtigen Panamabahn über den Isthmus von Panama und anderen kurzen Bahnen. Die 1855 vollendete Panamabahn ist 76 km lang; im ganzen 351 km Bahnen im Betrieb. Die Durchstechung der Landenge von Panama ist unvollendet geblieben.

Die wichtigsten Handelsplätze sind:

Santa Fe de Bogota, 96000 Einw., politische Hauptstadt mit unbedeutendem Handel. **Cartagena**, 10000 Einw., am Karaibischen Meer. **Sabanilla**, Exporthafen für Hölzer und Kautschuk. **Panama**, 25000 Einw., Knotenpunkt für den Dampfschiffsverkehr der Südsee und Freihafen. Von hier führt über den Isthmus die erwähnte Bahn nach dem östlichen Küstenplatze **Aspinwall**; sie hat seit der Erbauung der Pacificbahn bedeutend verloren, jetzt aber wiederum glänzenden Aufschwung genommen.

Venezuela.

Republik, 1 Mill. qkm und 2,3 Mill. Bewohner, besteht aus 9 vereinigten Staaten, einem Bundesdistrikt und 5 zugehörigen Territorien und Kolonieen. Das Land ist von der Natur überaus reich ausgestattet, aber die Trägheit und Unwissenheit seiner Einwohner und beständige Unruhen lassen es nicht zu wirtschaftlichem Aufschwunge kommen.

Die wichtigsten Artikel der Rohproduktion sind: Baumwolle, Tabak, Zucker, Kakao, Kaffee, Vanille, Indigo, Droguen. Die großen Waldungen liefern wertvolle Hölzer. Von Nahrungsmitteln gedeihen Südfrüchte, Bananen, Ananas, Maniok, Mais, Reis; in den Grasebenen am Orinoko große Herden von Pferden und Rindvieh, daher auch Export von Häuten. Die Berge sind reich an mineralischen Schätzen aller Art, die aber wenig ausgebeutet werden. Industrie fehlt.

Lebhafter Handel in den Hafenplätzen, hauptsächlich von Fremden betrieben. Wichtigste Verkehrsländer Deutschland, England, Frankreich und Nordamerika. Die Verkehrsmittel noch in den Anfängen. Unbedeutende Eisenbahnlinien von 454 km. Nach dem Auslande Dampferlinien.

Handelsplätze:
Hauptstadt ist **Caracas**, mit 72000 Einw. Ihr Hafen **La Guayra** mit 14000 Einw. ist sehr ungenügend. **Porto Cabello**, 10100 Einw., ebenfalls Seehafen und Hauptexportplatz. **Valencia**, 39000 Einw. **Barquisimeto**, 31000 Einw. **Maracaybo**, 34000 Einw. **Bolivar**, Hafen am Orinoko, sehr herabgekommen. Ebenso **Cumana**, Hafenstadt.

= Guyana. =

Küstenland am Atlantischen Ozean, ist reichlich bewässert, tropisch, für Europäer äußerst ungesund. Arbeitskräfte fehlen. Nur die Küsten kolonisiert. Produktion: wertvolle Nutz- und Farbhölzer, Droguen aus den Wäldern; Kaffee, Kakao, Zucker, Indigo, Tabak von angebautem Boden. Politisch zerfällt Guyana in drei Teile, von welchen der nördlichste

Britisch Guyana, 229600 qkm mit 284000 Bewohnern zählt. Hauptstadt Georgetown oder Demerara, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, 53000 Einw. mit kleiner Eisenbahnlinie.

Niederländisch Guyana oder Surinam, mit 129100 qkm und 71000 Einwohner; produziert hauptsächlich Zucker. Hauptstadt Paramaribo, 29000 Einwohner.

Französisch Guyana (Cayenne), 78900 qkm und 29000 Einw. Wegen seines Klimas berüchtigte Verbrecher-Kolonie. Hauptstadt Cayenne, 10000 Einwohner.

= Republik Brasilien =

aus 20 Staaten bestehend, 8361350 qkm und $14{,}_6$ Mill. Einw. umfassend, überaus reich bewässert, größtenteils tropisch.

Produktion. Der Landbau ist vom Klima ungemein begünstigt, kämpft mit mancherlei Hindernissen, liefert dem Weltverkehr Kaffee, Zuckerrohr, Baumwolle und Tabak; auch in zunehmender Menge Weizen und Gerste und Kakao; im Süden werden europäische Obstarten gebaut. Die Viehzucht hat in neuerer Zeit Fortschritte gemacht. Schafzucht, Rindviehzucht Hauptzweige. Letztere liefert Massen an Häuten, Hörnern, Haaren u. getrocknetem Fleisch. Die kolossalen Waldungen in dem Stromgebiete des Amazonas erzeugen wertvolle Hölzer aller Art. Die Gewässer sind voll von vorzüglichen Fischgattungen, welche einen Hauptbestandteil der Volksnahrung ausmachen.

Überaus reich ist das Land an Mineralien: Diamanten; Gold hauptsächlich in Minas-Geraes und Matto-Grosso. Kupfer in großer Menge, aber noch wenig ausgebeutet, ebenso Eisen, Schwefel, Salz.

Die **Industrie** ist in der Kindheit, nur in einigen der Küstenstädte Fabriken. Baumwollindustrie in den Küstenprovinzen. Fabrikation von Rum, Seife, Tabak, Seilerwaren, Bijouterie-Waren.

Handel. Unter den Ausfuhrartikeln ist der Kaffee der wichtigste und Brasilien zur Zeit der bedeutendste Kaffeeproduzent der Erde. Nächst dem Kaffee ist Baumwolle Hauptausfuhrgegenstand, ferner Zucker, Paraguay-Thee, Häute, Tabak, Gummi-Elastikum, Kakao, Goldstaub, Kastanien, Roßhaar, Farbhölzer und Diamanten. Die Gesamtausfuhr überwiegt den Einfuhrwert. Haupteinfuhrartikel sind englische Baumwollwaren und andere europäische Fabrikate.

Verkehr. An Verkehrsmitteln ist das ungeheure Land noch arm. Das wichtigste ist der Amazonen-Strom, mit Dampfschiffahrtsverkehr. Ebenso auf seinen Nebenflüssen. Da sich wertvolle Mineralien und Hölzer in der Nachbarschaft dieser Ströme finden, muß von Jahr zu Jahr die Schiffahrt steigen. Die Handelsflotte von Brasilien steht in einem üblen Rufe; es mangelt an Solidität und Pünktlichkeit. Die Landverkehrunternehmungen sind erst in den Anfängen. Bahnen von zusammen 7648 km in Betrieb; 26000 km Telegraphen.

Einzelne Provinzen u. ihre Handelsplätze:

1. Provinz **Rio de Janeiro**, an der Ostküste, gebirgig, die stärkstbevölkerte Provinz mit der Residenz- und Landeshauptstadt **Rio de Janeiro**, 500000 Einw., wichtigster Handelsplatz des ganzen Reiches (und von ganz Südamerika), welcher über die Hälfte der Gesamtausfuhr vermittelt. Zugleich die größte Stadt Südamerikas und sein erster Industrieplatz. Diamantenschleifereien, Juwelierarbeiten, Fabriken für Baumwollwaren und Segeltuch, Zucker, Rum; Ausfuhr der obenerwähnten Landesprodukte. Treibt auch lebhaften Dampfschiffahrtsverkehr. 2. **Bahia**, Küstenprovinz. Darin die Stadt **Bahia**, 80000 Einw., ebenfalls Haupthandelshafen, zugleich mit lebhafter Industrie. 3. **Pernambuco**, mit klippenreicher Küste. Hier die Stadt **Pernambuco** (Recife), 190000 Einw., der zweite Handelsplatz des Reiches. Treibt ansehnlichen Handel mit Europa, Afrika und Ostindien. Exportiert Farbhölzer. 4. **Ceara**, an der Küste, kommerziell unbedeutend. 5. **Piauhy**, im Stromgebiete des Parahyba. 6. **Maranhao**, an der Nordküste, mit der Stadt **Maranhao**, 38000 Einw. Exportiert Baumwolle u. drgl. 7. **Grao Pará**, a. d. Mündung des Amazonenstroms, vollständig bewaldet. Hauptort **Pará** (Belem), 65000 Einw. Exportiert Produkte des Amazonenstromes. 8. **Amazonas**, die größte, aber am dünnsten bevölkerte Provinz, fast viermal so groß als das Deutsche Reich; sehr reichlich vom Amazonenstrom bewässert. Hauptort **Manaos**, am Rio Negro. 9. **Matto Grosso**, die nächstgrößte Provinz, an Bolivia grenzend, schwach bevölkert. Hauptort **Cuyabá**. 10. **Goyaz**, westlich vom vorigen. 11. **Parnahyba**, an der Ostküste und dem gleichnamigen Flusse. Hauptort **Parnahyba**, 40000 Einw. 12. **Rio Grande do Norte**. 13. **Alagoas**. 14. **Sergipe de Rei**. 15. **Minas Geraes**, nördlich von R. Janeiro. Hier die Städte **Ouro Preto**, 22000 Einw. und **Diamantina**. Ausfuhr von Gold und Diamanten. 16. **Espiritu Santo**. 17. **San Paulo**. 18. **Paraná**, mit deutschen Kolonieen. 19. **Santa Catarina**, ebenfalls mit deutschen Kolonieen. Der deutsche Hauptort **Blumenau**. 20. **Rio Grande do Sul**. Hauptort am Atlantischen Ozean: **Portalegre**, 45000 Einw. Hafenplatz im Süden und Ausfuhrplatz für die in dem Hinterlande liegenden deutschen Kolonieen.

= Paraguay. =

Republik im Innern Südamerikas mit 253100 qkm und einer Bevölkerung von etwa 330000 Einw.

Produktion. Der Boden ist sehr fruchtbar; er liefert Bau- und Werkholz, Kautschuk, Guyak-Harz,

verschiedene Farb- und Gerbstoffe, Droguen, Tabak, Baumwolle, Maniok, Mais und Zuckerrohr; ein Hauptprodukt ist noch der Paraguay-Thee (Maté). Bodenanbau sehr primitiv. Die Industrie erzeugt Baumwoll- u. Wollwaren, Holz- u. Lederwaren zc.

Handel und Verkehr. Der wichtigste Ausfuhrartikel ist Paraguay-Thee, in die Nachbarstaaten exportiert, außerdem Tabak, Zigarren, Orangen, Häute u. a.

An Eisenbahnlinien 252 km in Betrieb; Dampfschiffahrt auf dem Paraguayflusse. Hauptstadt Asuncion mit etwa 24000 Einwohnern.

= Die argentinische Republik. =

Aus 14 vereinigten Republiken und 4 Territorien bestehend, umfaßt $2{,}7$ Mill. qkm und eine Bevölkerung von 4 Mill. Einwohnern.

Produktion. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht, welche in den ausgedehnten Grasfluren (Pampas) günstigen Boden findet. Sämtliche Tiere stammen von europäischen ab, stehen aber qualitativ nicht so hoch. Pferde, Schafe und Rinder zählen nach Millionen, und werden letztere in großen Schlachthäusern verarbeitet. Wertvollste Ausfuhrartikel: Wolle, Kuhhäute, Schaffelle, Pferdehäute, Talg u. s. f. Ackerbau erst wenig ausgebildet, nimmt aber von Jahr zu Jahr zu und liefert außer europäischen Bodenfrüchten auch Kaffee, Zucker, Tabak, Paraguay-Thee und Baumwolle.

Das Land besitzt großen Reichtum an nutzbaren Mineralien: Gold, Silber, Kupfer, Eisen, Nickel. Auch Kohlenfelder, die noch gar nicht bearbeitet sind; Schwefel, Salz, Edelsteine.

Von Industriethätigkeit ist noch kaum die Rede; nur in den größeren Städten finden sich einige Fabriken, wichtig die Fabriken für Fleischextrakt.

Handel. Die wichtigsten Verkehrsländer sind England, Frankreich und Belgien. Die wichtigsten Produkte der Ausfuhr: Wolle, Kuhhäute, Felle, Talg, Pferdehaare, Salzfleisch, lebende Tiere. Eingeführt werden europäische Fabrikate.

Verkehr. Unter den Verkehrsmitteln stehen die Flüsse des Landes obenan und ist namentlich der La Plata-Strom durch die Länge seines Laufes und die Menge seiner Zuflüsse wertvoll. Auf dem Parana gehen Seeschiffe 120 Meilen ins Innere bis Corrientes, auf dem Paraguay 340 Meilen, auf dem Uruguay 54 Meilen. Die Schiffahrt ist eine sehr lebhafte, obgleich von einer eigenen Flotte kaum die Rede sein kann. Vorzugsweise Verkehr durch englische und italienische Schiffe. An Eisenbahnen zur Zeit 11425 km in Betrieb, darunter die wichtigste die von Buenos Ayres nach dem Innern. Das Telegraphennetz umfaßt 30571 km.

Handelsplätze:

Buenos Ayres, 543000 Einw., Landeshauptstadt; wichtigster Handelsplatz, dessen Einfuhr in Händen der Engländer, Amerikaner und Deutschen. Exportiert Landesprodukte. In der Nähe große Saladeros (Schlachthäuser), wo das Rindvieh für den Export bereitet wird. **Cordova**, 66000 Einw., im Innern. Handels- und Industrieplatz. **Tucuman**, 40000 Einw. **Rosario**, 51000 Einw., Handelshafen am Parana-Flusse. **Salta**, 20000 Einw., mit lebhaftem Viehhandel. **Mendoza**, 20000 Einw. In der Nähe Silbergruben und Weinbau. **Catamarca**, 9000 Einw., Baumwollpflanzungen, Gerbereien, Bergbau. **Corrientes** am Parana, 16000 Einw., Hafen. Starker Schiffsverkehr. Holzhandel.

Patagonien, als Territorium größtenteils zur argentinischen Republik, außerdem zu Chile gehörig, wirtschaftlich noch bedeutungslos.

Die **Falkland-Inseln**, etwa 200 größere u. kleinere Inseln östlich vom Kap Horn, 12532 qkm und 1700 Einwohner. Station für Walfischfahrer. Viehzucht. Die Inseln sind jetzt britisch.

= Republik Uruguay. =

186920 qkm und 749000 Seelen, vorzugsweise Grasland mit ungemein ausgedehnter Viehzucht, reichlich bewässert. Einwanderung in starker Zunahme. Die Produktion beschränkt sich fast nur auf die Verarbeitung des ausgedehnten Viehstandes. Hauptprodukte der Ausfuhr: Häute, Felle, Wolle, Talg, Salzfleisch, lebende Tiere und Fleischkonserven. An Verkehrsmitteln die Ströme nennenswert. Eisenbahnlinien 1595 km.

Handelsplätze:

Montevideo, am La Plata-Strome, 215000 Einw., Hauptstadt. Unter den Einwohnern viele Italiener, Franzosen und Deutsche. Eisenbahnen nach dem Innern. Der Hafen ist ziemlich unsicher und besitzt ein Trockendock. Der Handel größtenteils in den Händen von Engländern und Deutschen und exportiert die obengenannten Artikel. Montevideo besorgt fast den ganzen Handel des Landes. Die meisten hier verkehrenden Schiffe sind englische und italienische. **Maldonado**, 2000 Einw., ebenfalls an der Mündung des La Plata; Hafenplatz. **Fray Bentos**, die größte Fleischextraktfabrik.

= Republik Chile. =

Mit 776122 qkm und einer Bevölkerung von $3{,}2$ Mill. Seelen. Obgleich kommerziell sehr ungünstig situiert, an der dem Weltverkehr entlegensten Seite des südamerikanischen Festlandes, ist Chile dennoch unter allen süd- und zentralamerikanischen Republiken am meisten vorgeschritten.

Produktion. Das Land birgt großen Reichtum an Naturprodukten, hat thätige und arbeitsame Bevölkerung und ruhige politische Entwickelung. An Produkten überaus reiche mineralische Schätze, Kupfer und Silber, in ungewöhnlichen Mengen wichtig. Auch Gold, Kohlen, Eisen, Kobalt, Nickel, Salz und Salpeter werden gewonnen. Ackerbau mit Eifer betrieben, so daß das Land Mehl, Mais und Kartoffeln exportieren kann. Ansehnliche Viehzucht liefert Wolle und getrocknetes Fleisch. Die Industrie ist zur Zeit noch keine bedeutende.

Handel. In stetem Aufschwunge. Der wichtigste Gegenstand der Ausfuhr ist Salpeter und Kupfer; wichtig auch Silber, Getreide, Jod. Auch Produkte von Ackerbau u. Viehzucht Hauptausfuhren.

Verkehr. Jährlich besuchen jetzt gegen 6000 Schiffe aller Nationen die Häfen von Chile. Das

Land besitzt eine Handelsflotte von über 190 Schiffen. Der Handel zumeist in englischen und deutschen Händen. Das Eisenbahnnetz umfaßt 2794 km. Der Telegraph hat eine Länge von 22092 km Linien.

Handelsplätze:

Santiago, 189000 Einw., Hauptstadt und Marktplatz für Bergwerkprodukte; Eisenbahnknotenpunkt. **Valparaiso**, 105000 Einw., wichtigster Handelshafen des Landes, wo zahlreiche Fremde, besonders Deutsche. Schiffsverkehr durch die Südsee. **Valdivia**, Hafen im Süden. Auch **Coronel**, **Talcahuano** und **Tome** sind gute Hafenplätze. **Copiapo**, im Innern, mit reichen Kupfergruben hat als Ausfuhrhafen **Caldera**.

= Republik Bolivia. =

1,3 Mill. qkm und etwa 1,4 Mill. Einw.

Produktion. Die östlichen Thäler sind überaus fruchtbar und mit einer üppigen Fülle von Produkten ausgestattet. Baumwolle, Indigo, Vanille, Kakao, Wein, Mais, Tabak, Kaffee, Zuckerrohr, Arzneipflanzen (Chinarinde) gedeihen; doch ist für einen eigentlichen Bodenanbau fast nichts geschehen. Noch weiter gegen Osten, wo Grasfluren beginnen, ist ergiebiges Feld für die Viehzucht. Das Hochgebirge und die Hochebene ist reich an mineralischen Schätzen: Silber (bei Potosi und Chuquisaqua), Kupfer, Eisen, Zinn, Blei, Antimon, Arsenik, Salpeter, Schwefel u. Salz. Industrie fehlt gänzlich.

Handel und Verkehr. Die Einfuhr (Fabrikate) kommt zumeist aus England; zur Ausfuhr kommen Guano, Kupfer, Chinarinde, Zinn und Silber; weniger Alpacawolle, Chinchillafelle und Kaffee. Der Verkehr kämpft mit großen Schwierigkeiten. Straßen fehlen; an Eisenbahnen sind erst im ganzen 209 km gebaut worden. Auf dem Madeira Dampfschiffahrt. Der Verkehr nach dem Stillen Ozean muß über peruanische oder chilenische Häfen.

Wichtigste Handelsplätze:

Chuquisaqua (Sucre), 19000 Einw., politische Hauptstadt im Innern des Landes; ansehnlicher Minenbetrieb. **Potosi**, 12000 Einw., ehedem wegen ihres Silberreichtums weltberühmt. Umgebung sehr reich an Edelmetallen. **La Paz**, 40000 Einw., Minenbetrieb; Landesproduktenhandel. **Cochabamba**, 20000 Einw., Minenbetrieb. **Oruro**, Minen.

= Republik Peru. =

1,1 Mill. qkm und 2,9 Mill. Einw. Fortwährende Bürgerkriege haben die Wirtschafts- und Kulturentwickelung des Landes gehemmt.

Produktion. Die primitive Bodenkultur erzeugt Mais, Weizen, Quinoa, Kartoffeln, Tabak, Wein, Zucker, Reis, Cochenille und Olivenöl, ferner Baumwolle zur Ausfuhr. In den Urwäldern wertvolle Werkhölzer, Farbholz, tropische Früchte, Arzneistoffe. Von den Tieren der Hochebene werden Wolle vom Alpaca, Vikuna und Lama exportiert. Die Grasfluren im Osten sind für Viehzucht sehr geeignet. Die Hochgebirge reich an Gold u. Silber, in ihren Erträgen aber sehr zurückgegangen. Auch Kupfer gewonnen, Hauptprodukte jetzt Guano und Salpeter. Industrie fehlt vollständig. Zur Ausfuhr kommen die obengenannten Produkte.

An Verkehrsmitteln die Nebenflüsse des Amazonenstromes wichtig, Dampfschiffahrt. Großartige Straßenbauten jetzt in Verfall. Glänzende Thätigkeit im Eisenbahnbau. Es bestehen jetzt 2615 km Linien, darunter die großartigsten Hochgebirgsbahnen der Welt. In den Hafenplätzen verkehren englische und amerikanische Dampfer. Handelsflotte ganz geringfügig.

Handelsplätze:

Lima, die Hauptstadt, 103000 Einw.; hat Industrie in Woll-, Baumwoll-, Gold- und Silberwaren u. s. w. und bedeutenden Großhandel, welcher ganz in Händen der Fremden ist. Hafen der Stadt und mit ihr durch eine Eisenbahn verbunden ist **Callao**, 35000 Einw., der wichtigste Seehafen an der Westküste Südamerikas. Exportiert die obengenannten Produkte. Hafen der Stadt **Arequipa**, welche 30000 Einw. zählt und lebhaften Handel mit dem bolivianischen Hinderlande treibt, ist **Port Islay** mit 20000 Einw., exportiert Wolle und Chinarinde. **Arica**, Hafenplatz an der Südsee; exportiert Landesprodukte, auch die aus Bolivia kommenden. **Tacna**, 12000 Einw., mit Arica in Eisenbahnverbindung, vermittelt den Handel mit Bolivia, namentlich mit **Oruro**. **Cuzco**, ehemalige Hauptstadt der Inkas, jetzt noch 22000 Einw., in der Umgebung Silberminen. Desgleichen **Cerro de Pasco** mit 7000 Einw. und **Caxamara**, 18000 Einw. **Nauta** ist Stromhafen an der Mündung des Ucayali in den Amazonenstrom.

= Republik Ecuador. =

307243 qkm und 1,5 Mill. Einw. Das Land ist wirtschaftlich sehr zurückgeblieben. Die Urwälder liefern Droguen, Chinarinde, Kautschuk, Wachs, Farbstoffe; für den eigenen Bedarf werden Quinoa, Weizen, Mais und Kartoffeln gebaut, für den geringen Export Kaffee, Tabak, Kakao und Baumwolle. Auf der Hochebene wird Viehzucht getrieben. Mineralien nur sehr wenig ausgebeutet; Gold, Quecksilber, Kupfer und Eisen werden gewonnen. Die Industrie ist ganz primitiv; Fabrikation von Leder, Flechtwaren und dergl.

Ausfuhrprodukte: Kakao, Cascarilla, Gummi, Strohhüte, Nüsse, Chinarinde und Kaffee. Einfuhr hauptsächlich von England.

Verkehrsmittel dürftig; alte Straßen in Verfall; Wasseradern im Osten nur wenig benützt. An Eisenbahnen sind 204 km fertig.

Handelsplätze:

Quito, Landeshauptstadt mit etwa 80000 Einw., geringe Industrie, Stapelplatz für die Waren des Innern. **Guayaquil**, 45000 Einw., Haupthafen, besorgt den größten Teil der Ein- und Ausfuhr.

Größere Plätze im Innern sind noch **Cuenca** und **Rio Bamba**, mit Schwefelgruben. **Loxa**, beste Chinarinde. **Esmeralda** und **Manta**, Häfen an der Südsee.

Australien.

Der fünfte Weltteil ist zuletzt in die Geschichte der menschlichen Wirtschaft eingetreten. Aus dem australischen Kontinent und zahlreichen Inseln und Inselgruppen bestehend, weist er in seinen natürlichen Wirtschaftsbedingungen vielfach ganz andere Verhältnisse auf, als die übrigen Weltteile und wird deshalb auch seine gesonderte wirtschaftliche Entwickelung nehmen. Von einer einheimischen Kultur ist kaum irgendwo die Rede, fast überall zeigen die Eingeborenen gegenüber dem Eindringen europäischer Arbeit und Kultur sich widerstandslos.

I. Der Kontinent Australien.

7626255 qkm mit 4,3 Mill. Einwohner.

Produkte. Der Ackerbau liefert alle europäischen Getreidearten; häufig Mißernten. Auch bei guten Ernten können wegen der hohen Frachtpreise die Früchte nicht leicht Absatz finden. Vorzügliches Obst, Wein, Baumwolle, Nutzhölzer. Weit bedeutender die Viehzucht. Der Viehbestand in enormer Vermehrung begriffen; australische Wolle einer der wichtigsten Gegenstände des Welthandels; auch Hornvieh und Pferde vermehren sich. Australien ist eines der an Edelmetallen reichsten Länder; Goldland ersten Ranges geworden, liefert es auch Kohlen, Kupfer, Eisen, Silber, Zinn, Antimon, Edelsteine und anderes. Die Industrie in lebhaftem Aufschwunge, an einzelnen Plätzen vollständig nach europäischem Muster.

Handel. Exportiert Wolle, Häute, Felle, Talg, Fleisch, Gold und Kupfer. Natürliche Verkehrsmittel fehlen; dafür ein reich entwickeltes Eisenbahn- und Telegraphennetz (s. u.).

Die einzelnen Kolonieen und ihre wichtigsten Handelsplätze sind:

Neu-Südwales, 799139 qkm und 1,1 Mill. Einw. Vordem die wichtigste Kolonie, im Südosten des Kontinents gelegen, teilweise flach, teilweise bergig. Produziert Weizen, Schafe, Hornvieh. Exportiert Gold und Schafwolle. Hauptverkehrsmittel die Eisenbahnen, welche von Sydney landeinwärts sich verzweigen; 3511 km in Betrieb. Hauptplätze: **Sydney,** 386000 Einw., an der Südseite von **Port Jackson,** mit prächtigem Hafen, vermittelt den Handel der Kolonie und hat eine lebhafte Industrie in Eisengießereien, Schmelzhütten, Maschinenfabrikation; Leinenweberei, Wagenbau, Tuch-, Seifenfabrikation, Bierbrauereien; große Schiffswerfte. **Paramatta,** 12000 Einw., am Port Jackson, Eisenbahnknotenpunkt; Landhandel. **New-Castle,** i. d. Nähe Kohlengruben.

Viktoria, 229078 qkm und 1,1 Mill. Einw. Seit den Goldentdeckungen an Volksreichtum und wirtschaftlicher Thätigkeit siegreich mit Neu-Südwales rivalisierend; mit starker Einwanderung. Treibt Viehzucht, Goldproduktion; Bergbau auf Silber, Antimon, Zinn und Kohlen; Diamantengräberei. Hauptexportartikel: Gold und Wolle. Der Murray-Strom 8—9 Monate lang schiffbar. Die Küste hat vortreffliche Häfen. Staatseisenbahn in der Länge von 4327 km. Hauptplatz **Melbourne,** 491000 Einw., volkreichste und wichtigste Stadt Australiens. Stapelplatz für australische Ausfuhrprodukte, mit Eisenbahnen und Dampferverbindungen nach allen Richtungen; Banken und verschiedene kaufmännische Institute. Seehafen der Stadt und mit ihr durch Eisenbahn verbunden ist **Williamstown. Geelong,** Hafenstadt und Stapelplatz für Wolle und Bodenprodukte. **Ballarat,** 46000 Einw., im Mittelpunkte reicher Goldfelder.

Süd-Australien, 985720 qkm und 315000 Einw., ähnliche Wirtschaftsverhältnisse wie Viktoria; Mineralien, Wolle und Weizen sind ihre wichtigsten Ausfuhrgegenstände. Kupfer wichtig. 2826 km Eisenbahnlinien. Die Küste hat gute Häfen und das Mündungsgebiet des Murray. Hauptstadt **Adelaide** mit 133000 Einw., bedeutendster Handelsplatz der Kolonie mit dem Handelshafen **Port Adelaide.**

Queensland, 1,7 qkm und 393000 Einw., nimmt den nordöstlichen Teil des Kontinents ein, erzeugt neben den Bodenprodukten der übrigen Kolonieen auch Zucker, Baumwolle und Kaffee. Wichtige Ausfuhrartikel sind Goldstaub, Baumwolle und Talg. Das exzessive Klima stellt der Kultur größere Hindernisse entgegen als im südöstlichen Teile. Der Verkehr auf die Küste beschränkt, welche gute Häfen hat. 3447 km Eisenbahnen in Betrieb. Hauptstadt und wichtigster Handelsplatz ist **Brisbane,** 100000 Einw., an der **Moreton-Bai.**

West-Australien, 2,5 qkm und 49000 Einw. Wirtschaftlich wenig bedeutend. Exportiert Kupfererze, Bauholz, Sandelholz und Schafwolle. Kommerziell wichtig ist für die Kolonie, daß ihre Küste dem europäisch-asiatischen Verkehre zugewendet ist und gute Häfen hat. Die Kolonie besitzt 948 km Eisenbahnen und steht in Dampferverkehr mit Europa. Hauptstadt **Perth,** ca. 10000 Einw., mit dem Hafen **Freemantle,** 7000 Einwohner.

Alexandraland. Das ausgedehnte Gebiet zwischen Queensland und Westaustralien im Norden führt den Namen Alexandraland. Es hat tropisches Klima und ist zur Zeit noch nicht kolonisiert, aber von Großbritannien a. sog. Nordterritorium beansprucht. 1,3 Mill. qkm, etwa 5000 Einwohner.

II. Die Inseln Australiens.

Die Inselwelt Australiens, auch Oceanien genannt, umfaßt 1 Mill. qkm mit etwa 1⅓ Mill. Einw. Das Klima ist auf allen Inseln gleichmäßig, mit genügender Feuchtigkeit. Die Pflanzenwelt gleicht auf den westlichen Gruppen der indischen; Hauptpflanzen sind Palmen, Brotfruchtbäume, Zuckerrohr, Yams, Akazien und Koniferen. Die Tierwelt nähert sich der australischen.

Im einzelnen unterscheidet man folgende Hauptinseln und Inselgruppen:

Tasmanien (vorm. Vandiemensland), 67894 qkm mit 146000 Einw. Insel vor der Südspitze Australiens; britische Kolonie. Gemäßigtes Klima, fruchtbarer Boden und reichliche Bewässerung ermöglichen ergiebige Bodenproduktion. Bauholz, Viehprodukte, Mehl, Getreide, Walfischthran u. a. kommen zur Ausfuhr. 642 km Eisenbahnen, unterseeisches Kabel nach dem Kontinent, eine Handelsflotte von über 200 Schiffen. Hauptplätze:

Hobart-Town, 25000 Einw., an der Südseite, mit sicherem Hafen, von Walfischfahrern viel besucht; exportiert die Produkte der Insel. **Launceston,** Hafenplatz, Station der Walfischfahrer, 17000 Einwohner.

Neu-Guinea, manchmal zu Asien, manchmal zu Australien gerechnet, große Insel mit 807956 qkm.

Eines der am wenigsten bekannten Länder der Erde, vom australischen Kontinent durch die schmale Torresstraße getrennt. Die Holländer betrachten den Westen der Insel als ihr Eigentum. Die südliche Küste wird von England beansprucht, die Nordostküste seit 1885 von der deutschen Neu-Guinea-Gesellschaft. Dieser Küstenstrich von Humbold-Bai bis zu dem 4000 m hohen Mount Owen steht unter dem Schutz des Deutschen Reiches als „Kaiser-Wilhelms-Land“: 181650 qkm m. 110000 Einw. Ebenso der gegenüberliegende Bismarck-Archipel mit 47100 qkm und 188000 Einw. Das Innere enthält Hochgebirge und tropische Vegetation; die Bevölkerung besteht aus Papuas, welche an den Küsten Schiffahrt treiben. Schiffe der Holländer und solche von Ceram und Amboina holen dann und wann auf dem Wege des Tauschhandels Tripang, Schildpat, Perlen, Muskatnüsse und Arzneirinde (Masoibast).

Neu-Seeland, 268461 qkm und 662000 Einw.; britische Kolonie, aus zwei größeren und einer kleineren Insel bestehend. Die Inseln sind gebirgig, haben mildes, feuchtes Klima, sind reichlich bewässert und von ewigem Grün bedeckt. Das Mineralreich liefert Gold in Menge; außerdem verschiedene andere Metalle; gute Kohlen. Prachtvolle Wälder enthalten wertvolle Holzarten; Bau- und Schiffsholz, feine Luxushölzer, Harze. Wichtiges Produkt ist der neuseeländische Flachs; von der einheimischen Industrie massenhaft verarbeitet. Die europäischen Haustiere gedeihen vorzüglich; Schafzucht wichtig. Auch europäisches Getreide und Gemüse werden gebaut.

Hauptausfuhrgegenstände: Gold, Schafwolle, Bauholz, Harz, Mehl, Flachs, Kupfer. Eisenbahnnetz von 3151 km; Telegraphen; regelmäßige Dampferverbindungen. Wichtigste Handelsplätze:

Wellington, 33000 Einw., Hauptstadt, auf der Nordinsel. **Auckland**, 51000 Einw., vorteilhaft auf einer Halbinsel im Norden gelegen, mit zwei Häfen. Kommerziell der wichtigste Platz auf Neuseeland. **Dunedin**, 46000 Einw., an der Ostküste, mit Goldminen. Diese auch in **Hokitika** und **Shortland**. **Christchurch**, Hafenplatz.

Zu Neuseeland gehören die östlicher gelegenen Chatam-Inseln u. die unbewohnten Aucklands-Inseln.

Die **Louisiade**, Inselgruppe südöstlich von Neu-Guinea; circa 80 Inseln mit Kokoswäldern.

Neu-Britannien, östlich von Neu-Guinea, Inselgruppe; nebst dem dazu gehörigen Neu-Irland; jetzt zum Bismarck-Archipel gerechnet (s. o.).

Salomons-Inseln, 43900 qkm, östlich von den vorgenannten, außerordentlich fruchtbar. Südöstlich der kleine Santa-Cruz-Archipel.

Neue Hebriden, 13000 qkm mit 150000 Einw., von Walfischfahrern, Tripangfischern und Sandelholzfällern besucht. Hafen Port Resolution. Die Banks-Inseln bilden einen Übergang zu den Salomons-Inseln.

Neu-Kaledonien nebst den östlich liegenden Loyalitäts-Inseln, französisches Besitztum, 19823 qkm und 62000 Einw. Die Hauptinsel schön, waldreich und gut bewässert. Strafkolonie mit geringen Fortschritten der Kolonisation. Zucker, Kaffee, Reis, Baumwolle werden angebaut. Ringsum Korallenriffe. Hauptort Port de France.

Fidschi (Vidi)-Inseln, zusammen 230 Inseln mit 20801 qkm und 121000 Einw., bergig, fruchtbar, liefern Kaffee, Zucker, Tabak, Baumwolle, Kokosnüsse, Zuckerrohr, Nutzhölzer, Tripang, Schildpat, Perlen, Harz, Gewürze, Brotfrucht, Bananen, Pisang 2c. Auch nutzbare Mineralien vorhanden; die Bevölkerung noch sehr roh. Britische Kolonie.

Kooks-Inseln und Tonga-Inseln. Englische Kolonie, östlich von den vorgenannten, kommerziell zur Zeit noch bedeutungslos. 368 qkm mit 8900 Einw.

Die **Samoa-Inseln**, 14 an der Zahl, im südlichen Teile des Großen Ozeans, vulkanisch. 34200 Einw., auf 2787 qkm. Die Inseln exportieren größtenteils getrocknete Kokosfrucht und importieren europäische Fabrikate; der Handel ist fast ganz in deutschen Händen; der Hafen von Saluafata der deutschen Kriegsmarine zur Verfügung gestellt.

Sozietäts-(Gesellschafts-)Inseln, Inselgruppe unter französischem Protektorat, 1179 qkm mit 11000 Einw. Hauptinsel Tahiti oder Otaheiti, von tropischer Fruchtbarkeit, aber schlecht bebaut; exportiert Orangen. Erzeugt Brotfrucht, Harze, Erdeicheln, Pflanzenöl, Kokospalmen, Sorgho, Indigo, Sago, Reis, Mais, Tabak, Kakao, Vanille u. a. Hat auch eine Eisenbahn von 4 km. Hauptort Papeiti. Handel durch englische und amerikanische Schiffe. Die nächstwichtige Insel der Gruppe ist Eimeo.

Die **Pomotu-Inseln** (auch niedrige Inseln genannt), im ganzen 80, unter französischem Protektorat, exportieren Perlmutter. 1100 qkm mit 8000 E.

Die **Gambier-Insel** und die **Markesas**, beide Gruppen französischer Besitz. Letztere 1300 qkm mit 5000 E. Hauptinsel Nukahiwa, Station der Walfischfänger, Erfrischungsplatz. Gebirgig u. vulkanisch.

Die **Sandwichs-(Hawaji)-Inseln**, nördlich vom Äquator, 16946 qkm und 89000 Einwohner. Schöne vulkanische Inselgruppe, in der Fahrbahn zwischen Amerika und Ostasien, selbständiges Königreich unter amerikanischem Einflusse. Die Eingeborenen in starker Verminderung. Die Inseln erzeugen Zuckerrohr, Nutzhölzer, Baumwolle, Schwämme, Pflanzenfasern (Pulo), Viehprodukte, Reis, Kaffee. Lebhafter Verkehr mit Amerika. Größte Insel ist Hawaji, mit dem Hafen Hilo. Wichtiger die kleine Insel Wahu (Oahu), mit Hafen und Stadt Honolulu, 22000 Einw., einem der wichtigsten Handels- und Schiffahrtsplätze im nördlichen Teil des Großen Ozeans. Guter Hafen; europäische und nordamerikanische Handelshäuser; Verkehr von etwa 500 Schiffen jährlich. Auf Oahu lebhafte Zuckerindustrie mit Export.

Die **Marianen** oder **Ladronen** (Diebsinseln), östlich von den Philippinen, 17 Inseln mit etwa 1140 qkm, spanischer Besitz, sehr entvölkert, fruchtbar und waldreich. Ausfuhr von Tripang. Wichtigste Insel Guajan.

Die **Karolinen**, 1450 qkm mit 35000 Einw., ebenfalls spanisch, südöstlich von vorgen. Gruppe. Kommerziell bedeutungslos; ebenso die östlicheren Inselgruppen der Marschall- und Gilberts-Inseln.

Register zur Handelsgeographie.

*) Auf Seite 82 ist hinter Neustadt a. H. einzuschalten: Kaiserslautern, 26300 Einw., Kattunfabrik u. andere Industrieen, Handel.

Dritte Abteilung.

Grundzüge der Nationalökonomie.

I. Abschnitt. Wesen der Volkswirtschaft.

1. Kapitel: Bedürfnisse, Bedarf.

I. **Wesen.** Ursache aller Wirtschaft sind die Bedürfnisse. Bedürfnis nennt man die empfundene Mangelhaftigkeit eines Zustandes. An je mehr Punkten ein Zustand mangelhaft ist, um so mehr Bedürfnisse sind vorhanden. Bedarf nennt man gewöhnlich die Gesamtheit der Gegenstände und Leistungen, welche erforderlich sind, um die Bedürfnisse eines einzelnen, einer Familie, eines Volkes oder Staates u. s. w. zu befriedigen. Die Bedürfnisse werden, indem sie nach Befriedigung streben, zur That, zu einem Kampf des Menschen um sein Dasein und um sein Glück. Die Bedürfnisse sind teils Bedürfnisse der Selbsterhaltung, welche sich auch bei den rohesten Menschen und Völkern finden, teils Bedürfnisse der Vervollkommnung, in deren Entstehung und Befriedigung die Kulturaufgabe der Menschheit liegt. Die Stärke der Bedürfnisse zeigt sich teils in dem Grade der Unzufriedenheit, den dieselben im Menschen erzeugen, teils in der Menge von Gütern, welche zur Befriedigung der Bedürfnisse nötig sind. Die Bedürfnisse sind entbehrliche oder unentbehrliche, aufschiebliche oder dringliche, gegenwärtige oder künftige. Alle Ersparnis erwächst aus der Berücksichtigung künftiger Bedürfnisse neben den gegenwärtigen. Die künftigen Bedürfnisse fordern eine solche Berücksichtigung um so energischer, je gewisser sie sich vorausberechnen lassen. Nach ihrer Verbreitung sind die Bedürfnisse allgemein menschliche, nationale, besondere (z. B. Standesbedürfnisse) oder ganz persönliche. Je nachdem eine ständige oder wandelbare Gütermenge zu ihrer Befriedigung nötig ist, unterscheidet man ständige oder unständige, und je nachdem dieser Bedarf vorausgesehen war oder nicht, ordentliche oder außerordentliche Bedürfnisse.

II. **Wirkungen.** Die meisten und sehr wichtige Bedürfnisse entstehen nur durch das Zusammenleben der Menschen. Den einzelnen, wie ganzen Klassen, werden „Ansprüche“, eine bestimmte Lebenshaltung, anerzogen; für manche Stände der Begriff der Repräsentation geschaffen. Die Bedürfnisse enden mit ihrer (mehr oder weniger freiwilligen) Abweisung oder mit ihrer (gänzlichen oder teilweisen) Befriedigung. Mit vollkommener Befriedigung enden nur die wenigsten, rohesten Bedürfnisse. Mit der zunehmenden Zivilisation nehmen auch die Bedürfnisse zu und werden im Zusammenleben der Menschen gerne gleichartig, sie werden zur Mode. Neben den Bedürfnissen des einzelnen Menschen giebt es Staatsbedürfnisse, Kommunalbedürfnisse, Korporationsbedürfnisse. Die Mannigfaltigkeit der Bedürfnisse führt zu einer Konkurrenz derselben, welche sich im einzelnen Menschen, wie in der Wirtschaft ganzer Völker zeigt. Das Ziel dieser Konkurrenz ist die Befriedigung der Bedürfnisse; die Entscheidung darüber verlangt eine vernünftige Vergleichung der Bedürfnisse sowie der Möglichkeiten ihrer Befriedigung. Die Bedürfnisse können entarten, sowohl hinsichtlich ihrer Stärke, als auch hinsichtlich ihrer Richtung. Ihre öffentliche Erscheinung im volkswirtschaftlichen Treiben finden die Bedürfnisse in der Nachfrage. Die Befriedigung der eigenen Bedürfnisse ist bei jedem einzelnen ein Eigen-Interesse. Tritt dieses den Eigen-Interessen anderer gegenüber, so wird es zum Eigennutz, welcher, wenn er dauernd die Handlungen beherrscht, als Egoismus bezeichnet wird.

2. Kapitel: Die Güter.

I. **Begriff.** Die Mittel zur Befriedigung der Bedürfnisse heißen Güter. Es giebt unter allen Dingen nur sehr wenige, die nicht irgend einem vernünftigen und sittlichen Bedürfnisse dienstbar gemacht werden können. Gerade jene Dinge, die den meisten vernünftigen und moralischen Bedürfnissen dienen, können auch zur Befriedigung der meisten entarteten Bedürfnisse gebraucht werden. Z. B. Geld. Es giebt keine guten und keine bösen Güter; die Dinge werden zu Gütern nur durch das menschliche Zweckbewußtsein; sie wechseln mit den Bedürfnissen, mehren und mindern sich mit ihnen. Eine Menge von Dingen ist, obgleich von jeher existierend, erst in jüngerer Zeit zu Gütern geworden, seit man eben ihre Brauchbarkeit kennen gelernt hat (z. B. manche pharmazeutische Stoffe, neuere Gewebstoffe). Auch können Güter wieder aufhören, Güter zu sein, wenn sich die Bedürfnisse verlieren.

II. **Arten.** Man unterscheidet die Güter zunächst nach den Bedürfnissen, welchen sie dienen. Manche Güter dienen unmittelbar den Bedürfnissen, wie z. B. Nahrungsmittel, Wohnung, Kleidung u. dergl.; andere nur mittelbar, z. B. Rohprodukte, die erst verarbeitet werden müssen, Werkzeuge und Maschinen, Fabrikgebäude &c., die erst dazu dienen, solche Güter herzustellen, welche unmittelbar dem Genusse dienen. Eine andere Unter-

scheidung der Güter ist die von freien Gütern und Gütern im Eigentum. Die freien Güter sind entweder aneignungsfähig oder sie sind es nicht. Sobald ein Gegenstand, der bisher freies Gut war, von jemand zum Eigentum gemacht wird, gewinnt dadurch zunächst dieser, sehr häufig aber auch die ganze Volkswirtschaft. Die Eigenschaft der Aneignungsfähigkeit von Gütern ist für die Volkswirtschaft von höchster Bedeutung; auf ihr beruhen die wichtigsten und folgenreichsten Einrichtungen.

Nach ihrer physischen Erscheinung sind die Güter entweder Sachen, d. h. greifbare, körperliche Dinge, oder unkörperliche Güter: Verhältnisse, Zustände, Arbeitsleistungen (Sicherheit und Ordnung, Gesundheit, Reinlichkeit, Unterhaltung, Anregung, Belehrung u. s. f.). Bei den unkörperlichen Gütern kann häufig das Ganze als solches nicht genau umschrieben werden, ist daher auch nicht in einem bestimmten Umfange zu erwerben.

Die Güter sind vertretbare, d. h. solche, bei welchen es dem Eigentümer nicht auf dasselbe Stück, sondern bloß auf den Wert ankommt, z. B. Geld, Steinkohlen, Korn, oder nicht vertretbare, d. h. solche, die so eigenartig sind, daß sie durch andere Güter nicht vollständig ersetzt werden können, z. B. Kunstwerke, Landhäuser 2c. Die vertretbaren Güter sind vielmehr für den Verkehr geeignet.

Hinsichtlich ihres Ursprungs sind die Güter innere, welche der Mensch in seiner Person findet und welche nur in gewisser Hinsicht (durch Arbeitsleistung) in den Verkehr kommen; und äußere, die der Mensch außerhalb seiner Person findet. Letztere sind entweder Naturgegenstände, oder menschliche Leistungen, oder Verbindungen menschlicher Leistungen mit Naturgegenständen (alle irgendwie bearbeiteten Naturerzeugnisse) oder auch gewisse Verhältnisse (z. B. die Kundschaft).

3. Kapitel: Der Wert.

I. **Wesen.** Die wirtschaftliche Bedeutung eines Gutes ist sein Wert. Im Werte liegt die Zweckmäßigkeit des Gutes. Der Verstand beurteilt alle Dinge, ob sie einem Bedürfnis dienen, ob sie brauchbar sind: er schätzt sie und ist sehr häufig mit solchen Schätzungen beschäftigt. Bei der Betrachtung des Wertes fällt zunächst der Unterschied von Gebrauchs- und Tauschwert auf.

II. **Der Gebrauchswert** ist die Bedeutung eines Gutes für die Bedürfnisbefriedigung. Der Wert in diesem Sinne schließt in sich 1. die Thatsache, daß ein Gut brauchbar ist, und 2. einen gewissen Grad dieser Brauchbarkeit. Der Gebrauchswert ist größer oder kleiner, je nachdem das Bedürfnis mehr oder weniger wichtig ist. Für eine Nation sind gemeine Nahrungsmittel und Kleidungsstoffe, Kohle, Holz, Eisen vom größten Gebrauchswert. Der Wert ist ferner allgemein, wenn das Gut die Bedürfnisse vieler befriedigt; speziell, wenn es bloß die Bedürfnisse gewisser Volks- oder Gesellschaftsklassen, oder einzelner Orte und Plätze befriedigt. Dient es gar bloß dem Bedürfnis eines einzigen, so hat es Affektionswert.

Der Wert ist ferner höher oder niedriger, je nachdem ein Gut in Bezug auf ein gegebenes Bedürfnis mehr oder weniger Brauchbarkeit hat als ein anderes. Er kann umfassend oder beschränkt sein, je nachdem ein Gut eine größere oder kleinere Zahl von Bedürfnissen befriedigt. Er kann ferner stetig oder unterbrochen, vergänglich oder dauernd sein. Manche Güter sind unmittelbar zur Bedürfnisbefriedigung brauchbar und haben demnach unmittelbaren Wert; andere, welche erst dazu dienen, um Güter für die Bedürfnisbefriedigung herzustellen, haben nur mittelbaren Wert, z. B. Werkzeuge, Maschinen, Geld.

III. **Der Tauschwert** ist die Fähigkeit eines Gutes zum Vertauschen. Sie beruht auf dem Verhältnis des Gebrauchswertes des Gutes zum Gebrauchswerte anderer Güter. Eine Vorbedingung des Tauschwertes ist demnach der Gebrauchswert. Der Tauschwert hat aber noch andere Vorbedingungen. Eine solche ist die Übertragbarkeit. Die Dinge mit Gebrauchswert müssen übertragbar sein, sonst können sie keinen Gebrauchswert bekommen. Eine weitere Vorbedingung ist die Unmöglichkeit oder Schwierigkeit, das Gut auf andere Weise als durch Tausch zu erhalten. Eine gewisse Seltenheit ist demnach ebenfalls Bedingung des Tauschwertes.

Der Tausch wurzelt tief im menschlichen Leben; überall wo Wahl gegeben ist, findet auch Tausch statt. Wahl zwischen verschiedenen Bedürfnissen und verschiedenen Gütern ist aber überall gegeben, überall findet Tausch statt; die Natur und der Mensch sind in ununterbrochenem Tausche befindlich.

Der Tauschwert ließe sich wieder unterscheiden in Genuß-, Produktions-, Kauf-, Ertrags-, Miet-, Pacht-, Beleihungs-Wert 2c., je nach der Fähigkeit eines Gutes, aus einem dieser Gründe vertauscht zu werden.

IV. **Abstrakter und konkreter Wert.** Der schätzende Verstand des Menschen kann bei der Schätzung eines Gutes von bestimmten wirklichen Verhältnissen absehen. Man kann die Güter ihrem bestimmten wirklichen Bedürfnisse gegenüberstellen; dann ergiebt sich ihr konkreter Wert, man kann aber auch an eine durchschnittliche Zweckmäßigkeit der Güter denken, darin ergiebt sich ihr abstrakter Wert.

Verwandt mit diesem Gegensatze ist auch die in neuerer Zeit häufig gebrauchte Unterscheidung von subjektiven und objektivem Werte. Für den objektiven Wertbegriff ist ein Markstück so wertvoll wie das andere; für den subjektiven Wertbegriff hat offenbar die Mark in der Tasche des Bettlers einen anderen Wert, als in der Tasche des Millionärs.

V. **Verhältnis von Tausch- und Gebrauchswert.** Nach einer neueren Ansicht ist die ganze Unterscheidung von Gebrauchs- und Tauschwert unhaltbar (?). Im Volksbewußtsein besteht sie unzweifelhaft. Der Tauschwert beruht auf dem Gebrauchswerte, läuft aber nicht mit ihm parallel. Es ist keineswegs immer der Fall, daß, wenn der Gebrauchswert einer Sache steigt, auch ihr Tauschwert in gleichem Maße steigen muß. Es scheint demnach hier ein Widerspruch zwischen diesen beiden Arten des Wertes zu bestehen, welcher aber in Wirk-

lichkeit nicht vorhanden ist, sondern seinen Grund darin hat, daß man bei der Beurteilung des Tauschwertes immer auf einem andern Standpunkte steht, als bei jener des Gebrauchswertes.

In zivilisierten Ländern wird der Gebrauchswert durch den Tauschwert mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt. Je roher dagegen die Zustände einer Volkswirtschaft sind, je vereinzelter die verschiedenen Privatwirtschaften: um so mehr steht der Gebrauchswert im Vordergrunde gegenüber dem Tauschwerte.

VI. **Entstehung des Wertes.** Der Wert als ein Verhältnis ist vorhanden, sobald Gut und Bedürfnis vorhanden sind. Eine Sache, die keinem Bedürfnisse dient, hat demgemäß keinen Wert. Bei vielen Dingen könnte man von einem schlafenden Werte sprechen, wenn nämlich das Bedürfnis und die ihm dienende Sache noch nicht in wechselseitige Berührung kommen. Denn zum Vorhandensein eines Wertes gehört, daß die Brauchbarkeit eines Gutes als solche erkannt und dasselbe dem Menschen, der sie erkannt hat, auch zugänglich ist.

4. Kapitel: Das Vermögen.

I. **Begriff.** Die Gesamtheit aller im Eigentum eines einzelnen Menschen oder einer Vereinigung von Menschen befindlichen wirtschaftlichen Güter nennt man Vermögen. Auch fingierte Personen können ein Vermögen haben, z. B. Stiftungen, Korporationen u. s. w. Der gemeine Sprachgebrauch schließt vom Vermögensbegriffe alle Güter aus, die nicht in Zahlen sich abschätzen lassen. Das ist eigentlich unrichtig, aber man kommt nicht darüber hinaus. Man unterscheidet das Vermögen zunächst nach seinem Besitzer in Privatvermögen, Vermögen von Korporationen u. s. f., Vermögen des Volkes und des Staates. Diese verschiedenen Vermögensarten haben verschiedene Mischungsverhältnisse ihrer Güter und verschiedene Bedingungen des Wachstums, des Ab- und Zunehmens. Bei allen Vermögen aber findet in der Regel ein ununterbrochenes Ab- und Zunehmen statt, bei einzelnen Vermögen mit geringerer, bei anderen mit größerer Schnelligkeit. Fast unmerklich ist dieses Ab- und Zunehmen bei den Gütern der toten Hand, höchst beweglich dagegen bei dem Vermögen jedes Spekulanten. Das Vermögen nimmt ab durch Übergang von Vermögensteilen in fremdes Eigentum oder durch Verminderung des Wertes; es nimmt zu durch Hereintreten fremder Güter oder durch Erhöhung des Wertes der vorhandenen. Die Minderung geschieht durch Ausgaben und durch Verbrauch oder Abnützung; die Mehrung durch Einnahmen, Produktion und Wertsteigerung.

Die Berechnung der wirtschaftlichen Bedeutung eines Vermögens ist seine Schätzung, für welche teils der Tauschwert, teils der bloße Gebrauchswert zur Grundlage genommen werden kann. Im heutigen Wirtschaftsleben werden jedoch Vermögen in der Regel nur nach dem Tauschwerte geschätzt. Ist die Schätzung eines Privatvermögens schon schwierig, so ist eine auch nur annähernd richtige Schätzung eines ganzen Volksvermögens geradezu unmöglich.

Die rechnerische Darstellung eines Vermögens geschieht durch Aufnahme eines Inventars. Das Inventar stellt den augenblicklichen Stand eines Vermögens dar. Inventare werden am Anfang und am Ende von Wirtschaften, bei eintretendem Personenwechsel rc. vorgenommen. Die größte Schwierigkeit bei Inventaraufnahmen ist die Frage, zu welchem Preise die einzelnen Vermögensbestandteile in das Inventar eingesetzt werden sollen.

II. **Abstufungen.** Ein Vermögen, welches sowohl gegenüber den Bedürfnissen seines Besitzers als auch gegenüber dem durchschnittlichen Bedürfnisse mehrerer groß ist, nennt man Reichtum. Der Reichtum bietet nicht allein genug für den Besitzer, sondern er bietet ihm auch mehr als andern. Zugleich liegt in seinem Charakter die Erhaltung des Vermögens in seiner Vollständigkeit. Der Reichtum wird in seiner Bedeutung für die Vervollkommnung der Menschheit sehr häufig überschätzt. Er ist nur Mittel zum Zwecke, aber ein thätiges und energisches Mittel. Er ist auch ein Ziel menschlichen Strebens. Es giebt eine Menge Menschen, welche nicht im stande sind, höhere Ziele zu begreifen. Wenn nicht der Reichtum wäre als etwas, das ihr Streben und Ringen herausfordert, würden sie vielleicht nach nichts streben und nichts arbeiten; ihre Kraft ginge verloren. Wenn diese Kräfte nach Reichtum ringen, arbeiten sie zwar nicht nach edlen Motiven, aber sie arbeiten doch und müssen der Zivilisation dienen. Der Reichtum des einzelnen wird an der Befriedigung von feineren Luxusbedürfnissen erkannt; der Reichtum eines ganzen Volkes dagegen nur nach dem Reichtum aller Klassen der Bevölkerung. Also nicht allein nach dem Luxus der wirklich Reichen, sondern auch nach der Lage der minder vermögenden Volksklassen. Ferner nach der Größe der vorkommenden Zahlungen, nach der Kreditgewährung an andere Völker, nach dem Staatsaufwande und der Leichtigkeit oder Schwierigkeit, für öffentliche Angelegenheiten und Unternehmungen Kapital zu erhalten.

Ein Vermögen, das nicht groß genug ist, um die Verhältnisse des Reichtums zu bieten, das aber doch mehr als die durchschnittliche Summe üblicher Bedürfnisse befriedigen läßt, nennt man Wohlstand. Dieser ist ebensowenig bestimmt abgegrenzt wie der Reichtum, hat aber doch gewisse Kennzeichen, nach welchen er von der öffentlichen Meinung beurteilt wird. Jene Größe des Vermögens, welches nur die mittleren standes- und landesüblichen Bedürfnisse befriedigen läßt, nennt man Auskommen. Im Zustande der Dürftigkeit dagegen sinkt die Fähigkeit der Bedürfnisbefriedigung unter das Niveau des Glückes herab. Die Dürftigkeit gehört schon zu den Kehrseiten des Reichtums. Doch können aus der Klasse der Dürftigen die starken Naturen immerhin durch Arbeit und Ausdauer in die Klasse des Auskommens oder des Wohlstandes hinaufsteigen. Schwieriger ist dies schon beim Zustande der Armut, wo das wirtschaftliche Glück bis unter die Befrie-

digung der Notwendigkeitsbedürfnisse sinkt, und aus welchem nur sehr starke und an unglaubliche Anstrengung gewöhnte Naturen sich in die Klasse des Wohlstandes emporarbeiten können. Die tiefste Stufe wirtschaftlichen Glückes bezeichnet man mit dem Ausdrucke Elend; es ist das jener Zustand, wo es am Unentbehrlichsten vollständig und bleibend mangelt. Armut und Elend sind beide auf die Hilfe anderer angewiesen; die Armut nicht immer, das Elend durchaus. Letzterem fehlt es an allem. Es ist jene Armut, welche keine Hoffnung und keine Aussicht auf Besserung hat. Wo die Gegensätze des Reichtums, wo Armut und Elend um sich greifen und zum Bewußtsein ganzer Klassen der Bevölkerung gekommen sind; wo die Unsicherheit des Erwerbes, das Leben von der Hand in den Mund einen quälenden moralischen Druck ausübt: da zeigt sich die Erscheinung des Proletariates. Das Proletariat ist die ihres schlimmen Zustandes sich bewußte Massenarmut, welcher schließlich auch die Fähigkeit und der Wille zur Verbesserung ihrer Zustände verloren geht.

5. Kapitel: Die Wirtschaft.

I. **Wesen.** Unter Wirtschaft versteht man die planmäßige Thätigkeit des Menschen zur Befriedigung seines Güterbedarfes. Die Wirtschaft erscheint uns als die Verarbeitung und Aneignung der äußeren Welt durch den Menschen, als der geregelte Kampf des Menschen um sein Dasein. Der Mensch ist die Ursache seiner Wirtschaft, und umgekehrt ist auch die Wirtschaft Ursache der menschlichen Existenz. Die Wirtschaft des Menschen umfaßt sehr verschiedene Thätigkeiten. Die einzelne wirtschaftliche That kann sein:

1. Eine Schöpfung von Wert aus wertlosen Dingen. So Entdeckungen und Erfindungen; Okkupation herrenloser Güter, künstlerische und litterarische Produktion. Das Bestreben des Menschen ist darauf gerichtet, möglichst viel Wert aus wertlosen Dingen zu schaffen.

2. Eine Vergrößerung des Wertes. Solche findet statt durch planmäßige Leitung der Natur in ihrer Produktion, z. B. Ackerbau; sowie durch industrielle Thätigkeit. Hier ist der Mensch bestrebt, die vorhandenen Werte möglichst zu vergrößern.

3. Eine Erhaltung und Sicherung des Wertes. In dieser Richtung arbeitet das Recht, die Polizei, das Versicherungswesen; aber auch die Sparsamkeit und Sorgfalt jedes einzelnen wirtschaftenden Menschen.

4. Bewegung des Wertes. Verkehr und Tausch. In dieser Hinsicht handelt es sich darum, die Werte stets dorthin zu bewegen, wo sie am notwendigsten sind und da, wo letzteres etwa praktischer ist, den Werten nachzugehen.

5. Eine Verteilung des Wertes. Hier wäre es die Aufgabe der Wirtschaft, die Verteilung des Wertes möglichst in der Weise zu ordnen, daß dieselbe dem wirklichen Verdienste des Menschen entspräche. Man kann wohl behaupten, daß dieser Zweig der wirtschaftlichen Gesamtaufgabe noch am wenigsten geregelt ist.

6. Auch der Verbrauch des Wertes ist noch eine wirtschaftliche Thätigkeit, bei welcher besonders die Grundsätze eines schonenden Verbrauches maßgebend sein müssen, eines Verbrauches, welcher mit möglichst geringen Opfern möglichst viele Bedürfnisse befriedigt.

Diese verschiedenen wirtschaftlichen Zwecke und Zielpunkte lassen sich niemals vollständig rein gewinnen. Überall zeigen sich vielmehr mit jedem Fortschritte irgendwelche Rückschritte und Nachteile verbunden. Die Nachteile oder Rückschritte sind teils freiwillig gemachte Kosten, Aufopferungen, teils sind es gegen den menschlichen Willen bei der Wirtschaft vorkommende Nachteile: Schäden, Vorteilsentgänge. Sucht man bei irgend einer wirtschaftlichen Thätigkeit eine Art von Nachteilen zu vermeiden, so fällt man in der Regel in eine andere; es handelt sich daher darum, bei jeder wirtschaftlichen Thätigkeit jene Form aufzusuchen, die an den geringsten Nachteil geknüpft ist.

II. **Arten.** Die Wirtschaft kann eingeteilt werden nach dem wirtschaftlichen Subjekte. In dieser Hinsicht unterscheidet man:

1. Privatwirtschaft oder Einzelwirtschaft. Die Regeln, nach welchen sie betrieben wird, bilden nicht den Gegenstand einer besonderen Lehre, sondern werden von der Volkswirtschaftslehre mit behandelt. Denn in unserem modernen Staatsleben ist die Wirtschaft des Einzelnen oder der Familie so sehr mit der Wirtschaft des ganzen Volkes verflochten, daß sie nicht ganz vereinzelt geführt und auch nicht als vereinzelte betrachtet werden kann. Jede Privatwirtschaft ist durch zahllose Fäden mit anderen Wirtschaften verbunden; erhält Vorschub durch andere Wirtschaften und muß ihrerseits denselben dienen. Eine eigentliche Einzelwirtschaft im strengsten Wortsinne ist nur denkbar bei einem Einsiedler oder als Robinsonade, und da sind es vorzugsweise nicht die wirtschaftlichen, sondern die technischen Fragen, welche in Betracht kommen.

Die Privatwirtschaft entsteht mit der Selbständigkeit des wirtschaftenden Menschen. Diese Selbständigkeit bildet sich in der Regel allmählich aus. Jede neu entstehende Wirtschaft wurzelt in irgend einer älteren und zieht anfangs ihre Kräfte aus derselben, bis sie hinreichend erstarkt ist, um dieser Stütze zu entbehren. Wirtschaften, die schon selbständig geworden sind, sind anfangs schwach, manchmal erstarken sie rasch, manchmal werden sie nie ganz selbständig. Geht die Wirtschaft zu Grunde noch während der Existenz ihres Subjektes, so zeigt sich die Erscheinung des Bankrotts.

2. Die Wirtschaft von Korporationen, Gesellschaften u. s. f. soll erst an späterer Stelle ausführlich behandelt werden. Hier sei nur erwähnt, daß der Entstehungsgrund derartiger Wirtschaften in der oft nötigen Kräftigung der einzelnen durch Vereinigung liegt. Die Arten solcher gemeinsamer Wirtschaften unterscheidet man je nach ihrem Hauptzwecke in Kapitalsvereinigung oder Ar=

beitsvereinigungen; in Bezug auf ihre rechtliche Gestalt unterscheidet man sie, je nachdem die Mitglieder mehr oder weniger Verantwortlichkeit und Freiheit haben; in Bezug auf die Verwertung ihrer Leistungen unterscheidet man sie, je nachdem die Leistungen für die Gemeinschaft selbst verbraucht werden oder für andere.

3. Unter Volkswirtschaft versteht man die wirtschaftliche Thätigkeit des ganzen Volkes; sie setzt sich zusammen aus allen Einzelwirtschaften in ihrer beständigen Wechselwirkung. Jedes Volk hat gewisse Bänder, welche es zusammenhalten: seine gemeinsame Sprache, gemeinsame Sitte, seinen Wohnort, gemeinsame Abstammung, seine Rechtsbildung, seine Geschichte. Ein solches Band ist auch die Wirtschaft, die gemeinsamen materiellen Interessen.

In der Volkswirtschaft zeigt sich das Zusammenwirken von Eigennutz und Gemeinsinn. Strebt der Mensch nur als einzelner, ohne Rücksicht auf andere nach Befriedigung seiner Bedürfnisse, so ist dieses Streben Eigennutz. Berücksichtigt er dagegen bei der eigenen Bedürfnisbefriedigung auch die Bedürfnisse und Zwecke seiner Mitwelt, so nennt man diesen Zug Gemeinsinn. Eigennutz und Gemeinsinn kommen zum Vorschein überall, wo mehrere Menschen nebeneinander Bedürfnisse haben und befriedigen wollen. Diese beiden Eigenschaften sind dem Menschen durch die Natur eingepflanzt. Der Eigennutz geht unmittelbar aus dem Triebe der Selbsterhaltung hervor; er ist Lebensprinzip des einzelnen. Aber auch der Gemeinsinn ist eine Naturnotwendigkeit. Er ist nur die, schon von den ungebildetsten Menschen gefühlte Notwendigkeit, sich anderen Menschen anzuschließen, weil sie gleiche Bedürfnisse haben. Gemeinsinn und Eigennutz zeigen sich in allem, in den größten und kleinsten Kreisen menschlichen Zusammenwirkens: in der Familie, in der Gemeinde, in dem Volke und Staat, auch in Vereinen, Genossenschaften u. s. w. Der Gemeinsinn zeigt sich schon in der Familie, er zeigt sich in höherem Grade da, wo neben den eigenen und Familienbedürfnissen auch Bedürfnisse der Gemeinde, Bedürfnisse eines Volkes und schließlich der ganzen Menschheit berücksichtigt werden. Wen Gemeinsinn beseelt, der sorgt und schafft für Familie, Gemeinde, Vaterland und Menschheit wie für ein erweitertes Selbst. Aber auch der selbstsüchtigste Mensch muß, wenn er überhaupt unter Menschen leben, und wenn er sie zum Hebel seiner Selbstsucht machen will, Gegenleistungen dafür machen.

So ist die Volkswirtschaft kein bloßes Nebeneinander aller Einzelwirtschaften, kein bloßer Krieg jedes einzelnen gegen alle übrigen, sondern auch ein Zusammenwirken, einheitliche große Arbeit. Jeder Teil des Volkes sorgt zwar für sich selbst, aber auch für die übrigen Teile. Die Vorgänge in der Volkswirtschaft bedingen sich gegenseitig. Blühender Handel und blühender Gewerbfleiß sind durcheinander und miteinander möglich; der Konsument ist auf den Produzenten und umgekehrt angewiesen. Es ist nicht möglich, daß einer allein gedeihe, während die übrigen verderben.

Die Volkswirtschaft zeigt ein eigentümliches Zusammenwirken von Naturgesetzen und menschlicher freier Thätigkeit. Die Natur giebt dem Menschen gewisse Bedingungen, nach welchen er wirtschaften muß, aber im Belieben der einzelnen und der Völker liegt es, wie sie von diesen Bedingungen Gebrauch machen und ihre Wirtschaft gestalten wollen.

Die Volkswirtschaft entsteht mit dem Volke, da sie eine notwendige Lebensthätigkeit desselben ist. Sie wächst mit dem Volke und vervollkommnet sich mit ihm. Sie ist in den Anfangszuständen eine Naturalwirtschaft, wobei jeder einzelne das erzeugt, was er selbst bedarf; in ihrer weiteren Entwickelung wird sie Geldwirtschaft und endlich Kreditwirtschaft.

4. Die Staatswirtschaft. Auch der Staat muß eine Wirtschaft führen, in deren Einzelheiten erst später eingegangen werden kann.

5. Unter Weltwirtschaft versteht man die Wirtschaft der gesamten Menschheit, abgesehen von dem Gedeihen einzelner Völker. Auch diese Art von Wirtschaft wird nicht in einer besonderen Lehre behandelt, sondern findet ihre Berücksichtigung durch die Volkswirtschaftslehre. Mehr und mehr berühren sich die Völker und teilen sich ihre wichtigsten Fortschritte mit. Jedes Volk bringt jene Güter hervor, die es am leichtesten erzeugen kann, und tauscht sie dann im Welthandel gegen die Güter anderer Völker aus. Oft wirken an einem und demselben Werke mehrere Völker zusammen (z. B. Gotthardbahn, Suezkanal, internationale Weltausstellungen, Handels- und Schiffahrtsverträge u. s. f.).

III. **Die Wirtschaftssysteme.** Im Hinblick auf den Zusammenhang und die Wechselwirkungen der einzelnen Wirtschaften kann man unterscheiden:

1. Naturalwirtschaft, wobei jede Einzelwirtschaft dasjenige, was sie konsumiert, auch selbst produziert. Austausch, Übergang von Gütern aus einer Wirtschaft in die andere findet nicht statt.

2. Verkehrswirtschaft, wobei eine Wirtschaft ihre Produkte und Leistungen gegen die Produkte und Leistungen anderer Wirtschaften austauscht. Sie ist wiederum je nach der Höhe ihrer Entwickelung Tauschwirtschaft, Geldwirtschaft oder Kreditwirtschaft.

3. Gemeinwirtschaft, wobei Güter durch Gemeinschaften hergestellt und den Mitgliedern der Gemeinschaften zur Verfügung gestellt werden (Landesverteidigung, Rechts- und Bildungspflege u. a.). Verkehrswirtschaftliche Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und den einzelnen kommen hierbei zwar vor; aber es liegt kein einzelwirtschaftliches Interesse zu Grunde.

4. Unterstützungswirtschaft (caritatives System), wobei die schwächeren Wirtschaftssubjekte, ohne Gegenleistung, von den stärkeren unterstützt werden (in der Familie, Armenpflege).

In der Volkswirtschaft der modernen Kulturvölker finden sich diese verschiedenen Wirtschaftssysteme gemischt, das erstere mehr u. mehr zurücktretend.

6. Kapitel: Gewerbe.

Innerhalb des großen Kreises wirtschaftlicher Thätigkeit lassen sich gewerbliche und nichtgewerbliche Thätigkeiten unterscheiden. Die gewerblichen Thätigkeiten oder Gewerbe sind dadurch charakteristisch, daß sie dauernd, regelmäßig, berufsmäßig zum Zwecke von Erwerb und Gewinn ausgeübt werden, was bei einer großen Reihe von wirtschaftlichen Thätigkeiten nicht der Fall ist. Kauft jemand Holz für seinen Hausbedarf, so ist dies eine wirtschaftliche Thätigkeit, aber kein Gewerbe; der Holzhändler dagegen treibt den Holzeinkauf als Gewerbe. Auch die Konkurrenz und die Unternehmerstellung charakterisiert die Gewerbe.

(Häufig wird der Ausdruck Industrie gleichbedeutend mit dem Ausdruck Gewerbe gebraucht; ebenso häufig stellt man beide gegenüber. Beides ist unrichtig. Denn die Industrie ist nur ein Teil der Gewerbe.)

Die kürzeste und passendste Einteilung der Gewerbe ist folgende:

1. Okkupatorische Gewerbe, bei welchen es sich bloß darum handelt, Naturprodukte dort, wo sie sich finden, von der Natur loszulösen und in rohem Zustande anderen Gewerbszweigen zu überlassen. Hierher gehören Bergbau, Jagd, Fischerei, vielfach auch noch die Gewinnung vegetabilischer Rohprodukte (Werk- u. Farbhölzer, Gewürz-, Arznei- und Gespinnstpflanzen) in unzivilisierten Ländern.

2. Land- u. forstwirtschaftliche Gewerbe, bei welchen die Naturkräfte zum Zwecke der Güterproduktion systematisch geleitet und unterstützt werden: Landwirtschaft, Viehzucht, Gartenbau, Forstwirtschaft, Plantagenbau ꝛc. — Sie und die okkupatorischen Gewerbe bezeichnet man häufig mit dem Ausdrucke Urproduktion oder Rohproduktion.

3. Industrielle Gewerbe, d. h. jene produktiven Gewerbe, welche sich mit der mechanischen und chemischen Verwandlung der Rohprodukte beschäftigen.

4. Persönliche Dienstleistungen, d. h. Vermietung von Arbeitsleistungen, die nicht auf Güterproduktion gerichtet sind. Sie lassen sich wieder unterscheiden in gewöhnliche Dienstleistungen (z. B. Hausgesinde), wissenschaftliche, künstlerische und politische Dienstleistungen. Die letztgenannten drei Gruppen werden passenderweise gewöhnlich nicht zu den Gewerben gerechnet.

5. Handels- u. Verkehrsgewerbe, welche sich mit der Vermittelung des Verkehrs, mit dem Handel im weitesten Sinne des Wortes beschäftigen. Die Unterabteilungen sind höchst mannigfaltig; doch lassen sich zwei Hauptgruppen unterscheiden, nämlich die eigentlichen Handelsgewerbe, welche den Güterumlauf direkt besorgen und die Hilfsgewerbe des Verkehrs, unter welchen wieder die Transportgewerbe eine ganz hervorragende Stellung einnehmen.

7. Kapitel: Unternehmen, Geschäft.

I. **Erfordernisse.** Wird eine Thätigkeit begonnen, deren Ausgang noch ungewiß ist, so bezeichnet man sie als Unternehmen. Das wirtschaftliche Unternehmen nennt man Geschäft; und zwar wird dieser Ausdruck sowohl für ein ganzes, auf die Dauer begründetes Unternehmen gebraucht, als für einzelne Handlungen des Unternehmers.

Eine der bedeutendsten und folgenreichsten Erscheinungen des Wirtschaftslebens ist, daß nicht jeder Mensch selbst wirtschaftlicher Unternehmer wird, sondern daß nur ein Bruchteil von Menschen selbst Unternehmungen, Geschäfte begründet und erhält, während eine große Zahl darauf angewiesen ist, in den Unternehmungen anderer für Lohn zu arbeiten. Der Grund hiervon liegt darin, daß zu den meisten Unternehmungen nicht allein Kapital (s. ausführlich später), sondern auch gewisse persönliche Eigenschaften des Unternehmers gehören. Diese sind hauptsächlich folgende:

1. Erkenntnis u. Kombination. Ein Haupterfordernis des Geschäftsmannes ist die Erkenntnis jener Verhältnisse und Umstände, welche dem Unternehmen hilfreich oder schädlich sein können, sowie die Kombination derselben. Solche Verhältnisse und Umstände können in den verschiedenen Hilfsmitteln der technischen Vorgänge, wie auch in wirtschaftlichen Zuständen und Ereignissen liegen. — Vor allem ist eine Erkenntnis aller verfügbaren Kräfte und Werte nötig. Es finden sich im Wirtschaftsleben eine Menge von Kräften und Werten, welche entweder gar nicht oder doch nicht so ausgenützt werden, als es geschehen könnte. Sie werden vielleicht bloß nach einer Richtung hin benützt, obgleich sie nach mehreren Richtungen benützt werden könnten; sie werden vielleicht nicht in ergiebiger Weise, nicht am rechten Platze, nicht zur rechten Zeit benützt. Alles dies hat der geschäftliche Scharfblick zu erkennen. Er muß die Eigenschaften der Güter und der wirtschaftlichen Kräfte, ihre Fähigkeiten, ihre Werte, ihre Verwendbarkeit, ihre Vielseitigkeit, Wohlfeilheit, Dauerhaftigkeit u. s. f. rasch entdecken, mit dem richtigen Platze und den passendsten Zeitpunkten verbinden und durch diese Kombination neue, günstigere Geschäftsverhältnisse schaffen.

Die verfügbaren Werte und wirtschaftlichen Kräfte müssen aber nicht allein erkannt werden, sondern auch als Arbeitsmaterial in den rechnenden Gedanken des Geschäftsmannes immer vorrätig und disponibel sein. Sinnt er über ein neues Geschäft nach, so muß ihm sofort gegenwärtig werden, wo er etwas Ähnliches gesehen, das auf sein Geschäft mit diesen oder jenen Änderungen vorteilhaft angewendet werden könnte. Es muß ihm gegenwärtig werden, ob ihm da oder dort ein Fehler aufgefallen sei, den er zu vermeiden habe. Oft hört man die Redensart: „Das hätte ich auch gekonnt, wenn ich gewußt hätte, daß sich ein Geschäft damit machen ließe.“ Diese Redensart zeigt gerade, daß der, der sie gebraucht, kein Geschäftsmann ist, daß er eben die Möglichkeit eines vorteilhaften Unternehmens nicht entdeckte. In der Entdeckung solcher Möglichkeiten liegt das Wesen des Unternehmens. Eben weil so häufig ein einzelner erkennt, was viele nicht erkennen, gelingt ihm dieses oder jenes Geschäft.

2. Schätzung und Berechnung. Auch in der raschen und sicheren Schätzung und Berechnung der Werte und Preise muß der Unternehmer Scharfblick und Übung besitzen. Es nützt nur wenig, wenn man weiß, daß eine Arbeitskraft, eine Einrichtung, ein Material zu dem oder jenem brauchbar wäre, wenn man aber dabei nicht zu schätzen weiß, wieviel die Anwendung kostet und was dadurch erreicht werden kann. Es handelt sich also darum, einen gewissen Maßstab für die Werte im Kopfe zu haben und diesen Maßstab überall anzulegen, wo es nötig ist. Dieser Maßstab ist aber nichts anderes, als die durchschnittliche Leistungsfähigkeit und die durchschnittlichen Eigenschaften der wirtschaftlichen Kräfte und Mittel. Je länger man sich im wirtschaftlichen Leben bewegt, um so richtiger wird der durchschnittliche Maßstab, nach welchem man die Kräfte und Mittel des wirtschaftlichen Lebens beurteilt. Erfahrung ist die wichtigste Quelle guter Schätzung. Legt man die Eigenschaften derjenigen wirtschaftlichen Güter, deren Leistungen man kennt, neben die Eigenschaften neu auftretender wirtschaftlicher Kräfte, so kann man Schlüsse auf die Leistungsfähigkeit der letzteren ziehen. Ebenso verhält es sich mit der Wertschätzung von fertigen Produkten, Waren und dergl.

3. Risiko. Das wirtschaftliche Unternehmen ist ein Versuch. Ein Versuch vom sachlichen Gesichtspunkte aus und ein Versuch, wenn man die Persönlichkeit des Unternehmers berücksichtigt. In den Umständen wie in der Persönlichkeit können Hindernisse liegen, die den Versuch scheitern lassen. Und wie das Ganze, so ist auch das einzelne Betriebsjahr, die einzelne begonnene oder übernommene Arbeitsleistung ein Versuch; jeder Versuch aber ist ein Wagnis, dessen Gelingen von der Fähigkeit des Wagenden und von äußeren Umständen abhängt. Das Wagnis ist um so größer, je größer der etwa zu befürchtende Verlust ist; je größer also die Werte und Arbeitsleistungen sind, welche für das Geschäft aufgeopfert worden sind, bis sich ein Resultat zeigt. Aber nicht nur nach der Größe, sondern auch nach der Wahrscheinlichkeit des Verlustes ist das Wagnis abgestuft. Je weniger das Gelingen gesichert ist, um so größer ist das Wagnis. Es giebt eine Menge von Geschäften, die nach ziemlich feststehenden Regeln gegründet, geleitet und betrieben werden; andere, für welche solche Regeln nicht bestehen und wo die Erfahrungen vom Unternehmer erst gemacht werden müssen. Ähnlich verhält es sich auch innerhalb der einzelnen Unternehmungen bei verschiedenen Zweigen und Arbeitsleistungen derselben. Unternehmungen, welche seit längerer Zeit sorgfältig fortgeführt wurden, haben weniger Wagnis. Jede Vergrößerung und Änderung dagegen, jede Hereinziehung neuer Geschäftsteile, bezüglich derer man noch keine Erfahrung hat, lassen die Unternehmerschaft und das Wagnis wieder zum Vorscheine kommen.

4. Initiative. Dieselbe liegt in dem Willen, eine Sache zuerst anzufassen, in dem Vorangehen. Der echte Unternehmer erfindet die wirtschaftliche That und nimmt sie auch gleich in die Hand. Die Initiative zeigt sich aber nicht nur beim Anfange der Unternehmung, sie zeigt sich auch fortwährend in den Verbesserungen derselben; in der Vergrößerung des Geschäftes u. s. f. Sie ist der fortwährende hebende und drängende Anstoß im Geschäfte.

5. Rascher Entschluß. Während die Initiative die wirtschaftliche That erweckt, ist auch häufig rascher Entschluß bei der Wahl zwischen mehreren Möglichkeiten wichtig. Schnelligkeit der Entschlüsse wird im heutigen Wirtschaftsleben geboten durch die zunehmende Konkurrenz und ist nötig bei allen Handlungen, die zum geschäftlichen Betriebe gehören: bei der Annahme von Aufträgen, beim Ankauf, bei der Produktion wie beim Verkauf.

6. Ausdauer. Die Ausdauer des Geschäftsmannes zeigt sich nicht allein gegenüber größeren Hindernissen, sondern auch in der Bewältigung zahlloser kleiner Hindernisse, in der Überwindung jenes passiven Widerstandes, welchen bald Widerwille oder Unfähigkeit und Eigensinn von Geschäftsgehilfen und Arbeitern, bald die widerstrebenden Eigentümlichkeiten des bewirtschafteten Objektes und der Hilfsmittel den geschäftlichen Zwecken entgegensetzen.

7. Organisation. Erkenntnis, Kombination, Schätzung und Berechnung gehen der Gründung des Unternehmens voraus, aber die Organisation desselben muß ebenfalls entsprechen. Die Organisation hat die Aufgabe, die vorhandenen Kräfte und Werte, die wirtschaftlichen Mittel so anzuordnen, daß sie nicht chaotisch zusammengeworfen sind, sondern harmonisch geordnet. Das Organisieren kann nicht gelehrt werden, es ist eine natürliche und durch Übung erlangte Gabe. Es handelt sich beim Organisieren vorzugsweise darum, daß man in ihren Leistungen und Eigenschaften verwandte Kräfte und Mittel nebeneinander stelle und dort in Verbindung bringe, wo sie Verwandtschaft zeigen; daß man alle etwaigen Lücken im Zusammenwirken der geschäftlichen Kräfte erkenne und durch passende Zwischenglieder ausfülle. Auch darin zeigt sich die organisatorische Thätigkeit, daß sie für Ersatz sorgt, falls durch irgend welche Zufälle die wirtschaftlichen Kräfte und Mittel unzureichend sind oder ihre Mitwirkung an dem Geschäfte versagen. Man kann vielleicht nicht für alle Kräfte und Mittel des Geschäftes speziellen Ersatz aufstellen, aber Ersatz muß da sein. In letzter Linie muß er in der Persönlichkeit des Unternehmers selbst liegen. Die Organisation des Geschäftes fordert ferner genaue Arbeitsteilung (s. u.) und sorgfältiges Ausmessen der Kompetenz aller einzelnen Kräfte und Mittel des Geschäftes. Für jeden Mitarbeiter, für jedes Gerät, für jeden Raum, für jeden Wert des Geschäftes muß eine bestimmte Aufgabe feststehen. Endlich fordert die Organisation eine stete Durchsichtigkeit des ganzen Betriebes. Diese wird hergestellt durch die Unterordnung des minder Wichtigen unter das Wichtigere, durch die Unterordnung der Teile unter ein Ganzes. Die kleinsten Kräfte und Mittel werden zu Gruppen zusammengeordnet, mehrere solcher Gruppen dann wieder zu einer u. s. f. Nur durch

solche Gruppeneinteilung wird ein zusammengesetztes Geschäft übersichtlich.

II. **Die Gründung wirtschaftlicher Unternehmungen.** 1. Person des Gründers. Die meisten Unternehmungen werden von einer Einzelperson begründet, welche die Verantwortlichkeit und Gefahr des Unternehmens trägt.

Wann mit Vorteil oder ohne Nachteil von dieser Grundform abgegangen und die gesellschaftliche Form gewählt werden kann, läßt sich nur unter Berücksichtigung der persönlichen Eigenschaften der Unternehmer und ihrer Vermögenszustände, unter Berücksichtigung der Art der Unternehmung und endlich unter Berücksichtigung der möglichen gesellschaftlichen Form beurteilen.

Es paßt nicht jeder Unternehmer in einen Gesellschaftsbetrieb, und nicht jedes Unternehmen eignet sich zu demselben. Da jede Form einer wirtschaftlichen Gesellschaft irgend welche Opfer an Selbstständigkeit, Unterordnung unter ein gemeinsames Statut, oder unter einen Vertrag fordert, so eignen sich ungewöhnlich selbständige Unternehmer entweder gar nicht für die Gesellschaftsform oder nur dann, wenn sie nachgiebige Gesellschafter finden. Sie wollen volle Verantwortung und finden nur in ihr hinreichenden Sporn zur Entfaltung ihrer ganzen Kraft.

Andrerseits gibt es Naturen genug, welche eine volle Verantwortlichkeit lieber nicht übernehmen und daher sehr gut für die gesellschaftliche Unternehmung passen, ja ohne dieselbe gar nicht vorwärts kommen, weil ihnen die Wucht der Initiative fehlt. Und selbst die tüchtigste, waghalsigste und selbständigste Unternehmernatur muß sich in ein Gesellschaftsverhältnis fügen, wenn es ihr an Kapital und Kredit fehlt, um die Unternehmung überhaupt oder im erforderlichen Umfange zu schaffen oder fortzuführen.

Es giebt Unternehmungen, welche sich nicht für alle Gesellschaftsformen eignen. Die Gesellschaftsform muß sich daher dem Gegenstande des Unternehmens anpassen. Unternehmungen, welche sich nach schnell wechselnden Marktverhältnissen richten müssen, können nur unter einer rasch beweglichen Direktion gedeihen und in jenen Gesellschaftsformen, welche auch dem kaufmännischen Betrieb zuträglich sind. Jene Gesellschaftsformen dagegen, die einen verwickelteren schwerfälligeren Verwaltungsorganismus haben, passen nur für Unternehmungen, deren Geschäfte sich regelmäßig u. langsam abwickeln.

Die Einzelunternehmung ist wie erwähnt die idealste Form, welche höchste Leichtigkeit und Freiheit der Bewegung, vollste Verantwortlichkeit für den Erfolg in sich trägt und daher auch die Thatkraft des Unternehmers in einer Weise herausfordert, wie keine andere. Sie hat das Charakteristische, meist aus dem Kleinen herausgewachsen zu sein auf Grund vieljähriger Erfahrungen. Sehr selten hat sie von Anbeginn an schon ihre Existenz einem großen Kapitale zu verdanken; meist wird sie groß und kräftig durch Betriebsüberschüsse, welche statt in die Konsumtion des Unternehmers in sein Geschäft verwendet werden.

Einzelunternehmungen enden häufig mit dem Tode ihrer Begründer und Träger. Aber sie sollten nicht mit demselben enden; denn jedes Ende einer Unternehmung ist stets mit einer Verschleuderung von Werten verbunden. Echt wirtschaftlich ist es vielmehr, wenn alle, selbst die kleinsten Teile eines Unternehmens in der Art fortbenützt werden, daß sie in ihrem Zusammenwirken nicht gehindert sind, sondern bloß ein neuer Unternehmer statt des alten in sie eintritt. Um so größer ist der Vorteil, wenn der neu eintretende Unternehmer nicht völlig fremd, sondern allmählich mit dem Geschäfte vertraut geworden ist, wenn also die wirtschaftenden Subjekte und Objekte eng aneinander sich schließend einen Prozeß steter Erneuerung und Kräftigung des Unternehmens möglich machen. Da erscheint denn das Unternehmen auch in Gesellschaftsform geführt; aber die Gesellschafter wirtschaften nicht nebeneinander, einer den anderen störend, sondern nacheinander, indem jeder Vorgänger für seine Nachfolger gründet und baut, schafft und befestigt.

2. Motiv und Plan der Gründung. Da das Motiv zur Gründung wirtschaftlicher Unternehmungen die Hoffnung auf Gewinn ist, wird die nächste Veranlassung zur Gründung immer in einem Umstande liegen, welche in dem Gründer diese Hoffnung erwecken kann. Es wird also entweder ein besonderer Produktionsvorteil, oder ein Vorteil hinsichtlich des Absatzes sein, der die nächste Ursache der Gründung wird.

Bei Einzelunternehmungen, sowie bei solchen Gesellschaftsunternehmungen, wo der Schwerpunkt in einer einzelnen Persönlichkeit liegt, können die Produktionsvorteile in einer subjektiven Neigung und Begabung bestehen. Sehr häufig, namentlich in Landwirtschaft und Kleingewerbe, liegt das Motiv in der Erziehung des Unternehmers, im Zufall, der ihn durch den elterlichen Willen für dieses oder jenes Gewerbe bestimmte und erzog. Dieser Zufall entzieht sich jeder vernünftigen Betrachtung, die überhaupt nur da möglich ist, wo der beginnende Unternehmer mit gereiftem Verstande die Vorteile und Nachteile der verschiedenen Unternehmungen, die sich ihm darbieten, erwägen kann. Es ist eine Aufgabe der gewerblichen Schulen, die Rolle, welche der Zufall bei der Berufswahl spielt, einzuschränken.

Größere Unternehmungen werden nur dann ins Leben gerufen, wenn entweder besondere Vorteile der Produktion oder solche des Absatzes ihre Existenz begünstigen. Da ist dann die allererste Aufgabe der Gründer, diese Vorteile zu erkennen und ihre Wirkungskraft richtig zu schätzen.

Die heutige Volkswirtschaft läßt nicht leicht eine Gewinn versprechende Gelegenheit außer Auge, leidet aber häufig an einer Überschätzung der sich darbietenden Vorteile. Werden die Produktionsvorteile überschätzt, so beruht das in der Regel auf technischen Irrtümern, indem häufig Produktionsvorteile als dauernd angesehen werden, die bloß vergänglich sind. Überschätzung der Absatzvorteile dagegen geht aus ökonomischen Irrtümern hervor. Wie derjenige Unternehmer, der vorzugsweise kaufmännisch gebildet ist, leicht die technischen Bedingungen des Unter-

nehmens verkennt, so kann es auch leicht vorkommen, daß jener Unternehmer, der vorzugsweise technisch gebildet ist, die kaufmännischen Bedingungen, insbesondere die Absatzvorteile, verkennt.

Ist die erste Veranlassung zur Gründung eines Unternehmens gegeben, so hat die Vorausberechnung zu zeigen, wie weit diese Veranlassung ungefähr berechtigt ist.

Der wirtschaftliche Erfolg jeder Unternehmung hängt einesteils ab von der Anlage, anderenteils von der Ausführung. Bei der Anlage sowohl des ganzen Werkes als auch der einzelnen demselben angehörenden Teile muß daher die Möglichkeit einer erfolgreichen Ausführung immer im Auge behalten und dabei etwaige störende Zufälle, die eintreten könnten, berücksichtigt werden. Und umgekehrt muß die Ausführung immer auf das Rücksicht nehmen, was bei der Anlage im allgemeinen, wie im speziellen beabsichtigt war. Dieser Grundsatz ist von Wichtigkeit bei einem Wechsel des Unternehmers.

8. Kapitel: Die Volkswirtschaftslehre.

I. **Aufgabe und Bestandteile.** Volkswirtschaftslehre oder Nationalökonomie ist jene Wissenschaft, welche sich mit der Entstehung und den Schicksalen des Volksreichtums beschäftigt. Sie zerfällt in zwei Hauptteile, nämlich:

A. Die theoretische Volkswirtschaftslehre. — Ihre Aufgabe liegt in folgendem: Jede wirtschaftliche Erscheinung zeigt sich dem Beobachter als ein Sein oder Geschehen (z. B. die Abmachung des Preises zwischen Käufern und Verkäufern). Dieses Sein und Geschehen dem Leben abzulauschen ist die erste Aufgabe der Volkswirtschaftslehre. Sodann muß sie dem Grunde der wirtschaftlichen Thatsachen und Ereignisse nachspüren. Sie darf sich nicht begnügen, die Wirklichkeit bloß abzuschreiben, sondern sie muß ihre Ursachen prüfen, von den näheren Ursachen auf die ferneren zurückgehen, die Ursachen gegeneinander abwägen, ihre Kraft messen und ihre Veränderungen untersuchen. Dabei findet sie, daß die Ursachen der wirtschaftlichen Erscheinungen teils in natürlichen Bedingungen liegen, in der Beschaffenheit der Länder 2c., teils in den Handlungen des Menschen. Die wirtschaftlichen Handlungen der Menschen aber hängen untereinander zusammen; und vieles, was jetzt geschieht, ist Folge längst vergangener geschichtlich gewordener Ereignisse. So hat die Volkswirtschaftslehre zu beobachten, wie neues Wirtschaftsleben, neue Wirtschaftssitte auf altem Boden erwächst.

Die gegenwärtig zu betrachtenden wirtschaftlichen Ereignisse und Handlungen dienen also zur Erklärung der Wirksamkeit ihrer früheren oder späteren Vorgänger.

Demnach hat die Volkswirtschaftslehre zu prüfen, wohin die von ihr aufgedeckten Thatsachen führen. Sie hat insbesondere zu untersuchen, ob diese Thatsachen in Bezug auf die gesamte Kulturaufgabe des Menschengeschlechts, auf die stete Vervollkommnung desselben vorteilhaft oder nachteilig sind, gut oder schlecht. Alle diese Aufgaben der Volkswirtschaftslehre und ihre Behandlung faßt man gewöhnlich unter dem Namen Nationalökonomie, theoretische Nationalökonomie oder Volkswirtschaftslehre zusammen.

B. Wirtschaftspolitik. Mit Obigem sind aber die Aufgaben der Wirtschaftslehre nicht abgeschlossen. Denn die Kritik der Erscheinungen muß mit zwingender Gewalt dazu führen, zu untersuchen, ob die in der Gesellschaft und im Staat zusammengeschlossene Menschheit auf die wirtschaftlichen Erscheinungen Einfluß nehmen kann, in welcher Richtung und mit welchen Mitteln dieser Einfluß geltend gemacht wird.

Wenn eine Thatsache mit dem Gedanken der Vervollkommnung im Widerspruche steht, also schlecht ist, wenn man ihre Ursachen kennt und den Zustand sich vorstellen kann, der besser wäre, so ist eben nur zu untersuchen, ob dieser bessere Zustand herbeigeführt werden könne, von wem, durch welche Mittel und mit welchen Organen er herbeigeführt werden könne.

Den Teil wirtschaftlicher Gedankenthätigkeit, welcher sich mit diesen Aufgaben beschäftigt, faßt man mit Vorliebe unter dem Ausdrucke Wirtschaftspolitik zusammen.

Die Wirtschaftslehre untersucht also, was ist und warum es ist; die Wirtschaftspolitik prüft, was werden soll, warum es anders werden soll und welche Mittel die Änderung herbeiführen.

Offenbar stehen beide Teile in einem ganz innigen Zusammenhang. Der erste bleibt wissenschaftlich und praktisch unvollkommen ohne den zweiten; der zweite kann nicht stehen außer auf dem ersten.

II. **Quellen** der Volkswirtschaftslehre sind alle wirtschaftlichen Thatsachen. Ihre Kenntnis wird der Volkswirtschaftslehre durch sehr zahlreiche Wege vermittelt: durch die Geschichte, die Geographie und Statistik, durch die periodische Presse, durch die Gesetzgebung, das Vereinswesen, durch unmittelbare Anschauung des wirtschaftlichen Lebens u. s. f.

III. **Hilfswissenschaften** der Volkswirtschaftslehre sind: Geschichte und Geographie, Rechts- und Staatswissenschaft; auch die technischen Wissenschaften (Landwirtschaftslehre, Forstwissenschaft, Technologie).

IV. **Inhalt und Einteilung.** Außer der oben schon erwähnten Einteilung der Volkswirtschaftslehre in einen theoretischen und einen praktisch-politischen Teil wird die Einteilung der Volkswirtschaftslehre durch die naturgemäße Gruppierung ihres Inhalts gegeben. Die meisten Lehrbücher der Volkswirtschaftslehre gruppieren ihren Gesamtinhalt in: 1) die Lehre von der Produktion (s. u.) der Güter; 2) die Lehre vom Umlauf oder der Zirkulation der Güter; 3) die Lehre von der Verteilung der Güter oder dem Einkommen; 4) die Lehre von der Konsumtion der Güter. An diese Hauptteile reihen sich häufig noch Betrachtungen über die einzelnen Haupterwerbszweige, über die Gruppierung der im Wirtschaftsleben thätigen Kräfte und dergl.

V. **Litteratur der Volkswirtschaftslehre.** Dieselbe ist ungemein zahlreich. Von Schriftstellern

des klassischen Altertums, welche volkswirtschaftliche Fragen behandelten, sind Plato, Aristoteles, Cicero erwähnenswert. Das Mittelalter konnte die wissenschaftliche Nationalökonomie nicht fördern. Zum Beginn der neueren Zeit treten die italienischen Geldtheoretiker auf; endlich der Begründer der wissenschaftlichen Volkswirtschaftslehre, der Schotte Adam Smith und seine großen Nachfolger in England (Ricardo, Mac Culloch, Malthus, Mill), in Frankreich (Bastiat, Say 2c.), in Deutschland (K. H. Rau, v. Thünen, W. v. Hermann, F. List, W. Roscher, Rodbertus, Schäffle), in Amerika (Carey). Für das erste Studium der Volkswirtschaftslehre sind besonders empfehlenswert die Lehrbücher von Roscher, Mangoldt*), Rau, Schäffle. In erstgenanntem finden sich auch die wichtigsten volkswirtschaftlichen Schriftsteller angeführt. Das großartigste Werk über die gesamte Volkswirtschaftslehre ist das „Handbuch der politischen Ökonomie", von G. Schönberg im Verein mit einer Reihe Gelehrter bearbeitet.

9. Kapitel: Die praktische Wirtschaftspolitik.

I. **Allgemeine Aufgabe.** Der Staat, welcher die Aufgabe hat, die menschliche Gesellschaft zur Zivilisation zu führen, muß verschiedenen Zwecken des menschlichen Daseins gerecht werden. Deshalb muß er neben anderem auch für den Wohlstand seines Volkes Sorge tragen. Seit Staaten bestehen, haben sie auch in der That die Sorge für das Gedeihen des Volkswohlstandes als einen Teil ihrer Aufgabe betrachtet. In welcher Ausdehnung, in welcher Weise, mit welchen Mitteln diese Sorge ausgeübt werden soll: das wird durch die Wirtschaftspolitik bestimmt. Sie ist eine Anwendung nationalökonomischer Erfahrungen auf gegebene staatliche Verhältnisse. Sie will Hindernisse entfernen, Schwierigkeiten heben, welche sich den Bestrebungen der wirtschaftenden Staatsangehörigen entgegenstellen, manchmal auch direkt die Wirtschaftsthätigkeit befördern. Um diese Zwecke zu erreichen, sind eine Reihe von Einrichtungen und Anstalten notwendig. Äußern diese Einrichtungen, Anstalten und Verordnungen einen Zwang gegen die Staatsbürger, so gehören sie in das Gebiet der Wirtschaftspolizei; lassen sie dagegen den Staatsangehörigen freie Hand und beschränken sich auf die Förderung, Anregung und Unterstützung, so gehören sie in das Gebiet der Wirtschaftspflege.

II. **Grundsätze der Wirtschaftspolitik.** Die Grundsätze der wirtschaftlichen Politik eines Staates können sehr verschieden sein. Sie stehen aber regelmäßig im innigsten Zusammenhange mit der ganzen übrigen Politik des Staates. Die Geschichte der Volkswirtschaft zeigt, daß im Altertume und im Mittelalter die wirtschaftspolitischen Grundsätze hauptsächlich auf eine Beschränkung der wirtschaftlichen Freiheit durch ungleiche Berechtigung gerichtet waren. Der moderne Rechtsstaat dagegen handelt in der Hauptsache nach den Grundsätzen des wirtschaftlichen Liberalismus. Aber diese Grundsätze sind vielfach durchzogen und getränkt von sozialistischen Einrichtungen. Je mehr die Sorge für das Gemeinwohl die Freiheit des einzelnen beschränkt, desto mehr tritt der Staat aus einer liberalen Politik in eine sozialistische hinüber. Je nachdem in der Entwicklung des Staatswesens bald die eine, bald die andere der wirtschaftlichen Parteien an politischer Bedeutung gewinnt, ändert sich auch die wirtschaftliche Politik des Staates. Zur Zeit folgen unsere modernen Kulturstaaten keinem einheitlichen Prinzipe in den Angelegenheiten der Volkswirtschaft, sondern sie suchen in jedem einzelnen Falle das für die vorhandenen Verhältnisse Günstigste zu thun (Opportunitätspolitik). Was an leitenden Grundsätzen etwa besteht, dürfte sich in folgendem zusammenfassen lassen:

A) Der Egoismus der einzelnen ist eine hinlängliche Triebfeder für sie, um das für sie Vorteilhafteste zu thun. Wo die Kraft des einzelnen nicht ausreicht, bilden sich Arbeiterassociationen und Kapitalgesellschaften zur Erreichung größerer Ziele. Der Staat braucht also in der Regel in wirtschaftlichen Dingen nichts zu verbieten und nichts zu gebieten. Er kann auch ohne Gebote und Verbote den Fortschritt der Volkswirtschaft fördern, nämlich:

1. Durch Belehrung der Staatsangehörigen, wo ihre Kenntnisse etwa nicht ausreichen.

2. Durch Aufmunterung zu wirtschaftlichen Unternehmungen, welche derselben etwa bedürfen.

3. Durch Errichtung und Unterhaltung verschiedener Hilfsmittel und Anstalten, die den Erfolg von Privatunternehmungen möglich machen oder befördern: Straßen- und Eisenbahnbau; Kanalbauten, Flußkorrektionen und dergl.

4. Durch Entfernung von Hindernissen verschiedener Art, welche sich den Kräften der einzelnen als unüberwindliche entgegenstellen (Beschränkung der auswärtigen Konkurrenz, s. o.).

B) Auch im liberalen Rechtsstaate jedoch sind Zwangsmaßregeln in wirtschaftlichen Angelegenheiten nicht vollständig zu entbehren. Es fragt sich aber hierbei:

1. Bestehen diese Zwangsmaßregeln darin, daß das gleiche Recht aller übrigen die Freiheit des einzelnen beschränkt, dann sind sie nützlich, berechtigt, ja unbedingt notwendig. So namentlich die ganze Gesetzgebung, soweit sie das Vermögen und Eigentum betrifft.

2. Bestehen diese Zwangsmaßregeln darin, daß die Freiheit des einzelnen nicht durch notwendige Gleichberechtigung aller, sondern durch die Rücksicht auf das Gemeinwohl beschränkt wird, dann ist es viel bestritten, ob solche Zwangsmaßregeln gerechtfertigt sind oder nicht. Aber alle Kulturstaaten machen von derartigen Zwangsmaßregeln Gebrauch, z. B. zwangsweise Expropriation von Privateigentum zu öffentlichen Zwecken.

3. Bestehen dagegen die Zwangsmaßregeln darin, daß die Freiheit des einzelnen durch ungleiche Be-

*) Prof. Dr. H. von Mangoldt, Grundriß der Volkswirtschaftslehre, 2. Aufl. Brosch. 3 M., eleg. geb. 4,50 M. Berlin SW. 46, Verlag für Sprach- und Handelswissenschaft (Dr. P. Langenscheidt).

rechtigung, durch Bevorzugung anderer beschränkt wird, so sind sie entschieden verwerflich. Denn dann gehören sie der Wirtschaftspolitik des vergangenen Monopolstaates an. Auch von diesem Grundsatze werden aber Ausnahmen gemacht.

Alle Zwangsmaßregeln können in doppelter Richtung wirken:

1. Als Zwang, etwas zu thun, und zwar entweder durch direkte Nötigung oder durch andere Mittel, und
2. als Zwang zur Unterlassung gewisser Handlungen.

III. **Präventiv- und Repressivpolitik.** Alle wirtschaftspolitischen Mittel sind entweder präventive oder repressive.

Die präventiven sind jene, welche einen wünschenswerten Zustand herbeiführen oder einen unerwünschten, schädlichen verhindern sollen. Die präventiven Maßregeln gehen also den Ereignissen voraus. Die repressiven Maßregeln dagegen arbeiten gegen die Wirkungen von Ereignissen, welche schon eingetreten sind; sie üben also Gegendruck aus.

IV. **Schwierigkeiten der Wirtschaftspolitik.** Die wirtschaftspolitischen Fragen, welche den Kulturstaaten zur Lösung vorliegen, sind nicht gering. Auf der einen Seite verlangt man von den Staatsregierungen, daß sie sich auf das Notwendige beschränken, nicht zu viel regieren wollen: daß solche wirtschaftliche Einrichtungen, die von einzelnen ausgeführt werden können, auch den einzelnen überlassen werden; daß alle unnötigen Ausgaben unterlassen werden; daß die wirtschaftspolitischen Einrichtungen immer das Recht vor dem Vorteile achten sollen. Auf der andern Seite dagegen verlangen ganz große Klassen der Bevölkerung eine energische Unterstützung ihrer Interessen, häufig in Verkennung der gleich wichtigen oder wichtigeren Interessen anderer Volksklassen. Die Grundsätze der Privatwirtschaft können in der Wirtschaftspolitik des Staates keineswegs immer die Wegweiser sein. Die Privatwirtschaft berücksichtigt das nicht, was die Wirtschaftspolitik des Staates fordert. Die Wirtschaft des Staates hat für die nachhaltigen Bedürfnisse der Jahrhunderte zu sorgen; sie hat Aufgaben zu lösen, wodurch die gleichartigen Bedürfnisse vieler oder aller zugleich befriedigt werden.

V. **Gesetzgebung und Vollzug.** Die Grundsätze, nach welchen in dem Rechtsstaate die wirtschaftlichen Angelegenheiten geregelt werden sollen, nehmen die Form von Gesetzen an. Diese bedürfen, um lebendig zu werden, des Vollzuges. Es ist daher im Gebiete der staatlichen Wirtschaftspolitik Gesetzgebung und Vollzug zu unterscheiden.

1. Die Gesetzgebung bezüglich der wirtschaftlichen Angelegenheiten ist keine leichte Sache. Denn weil die Verhältnisse der Wirtschaft in steter Bewegung sich befinden, weil Volk und Staat immer neue wirtschaftliche Erfahrungen machen, ist es nicht möglich, alles so durch Gesetze zu regeln, daß man jeden vorkommenden Fall bloß unter das Gesetz einzureihen braucht. Je mehr vielmehr die wirtschaftlichen Gesetze bestimmt sind, der wechselnden Bewegung der Gegenwart zu folgen, desto weniger ist es möglich, daß ihre Bestimmungen in Einzelheiten eingehen.

2. Der Vollzug der wirtschaftlichen Gesetzgebung, d. h. Ausführung wirtschaftlicher Gesetze durch die Staatsgewalt bedarf bestimmter Organe. In oberster Linie sind diese Organe die Ministerien des Handels und der öffentlichen Arbeiten. In Staaten, wo keine besonderen Handelsministerien bestehen, sind die wirtschaftlichen Angelegenheiten einer Abteilung eines anderen Ministeriums (des Innern) übertragen. Einzelne Staaten dagegen haben für einzelne Zweige der Wirtschaftspolitik besondere Ministerien, z. B. Ackerbauministerien. Unter den Ministerien erscheinen als andere Organe für den Vollzug der Wirtschaftspflege und Wirtschaftspolizei eine Reihe von Zentralstellen (z. B. Staatseisenbahndirektionen); ferner eine Reihe von Mittelbehörden und von äußeren Vollzugsbehörden, letztere fast in jedem Staate anders genannt und anders gestaltet. Um die Behörden, welchen die wirtschaftspolitischen Angelegenheiten übertragen sind, mit den Bedürfnissen und Sorgen der Bevölkerung in steter Fühlung zu erhalten, sind der Bevölkerung in den Handels- und Gewerbekammern und ähnlichen Vertretungen Organe hierfür geschaffen. Überdies haben in den konstitutionellen Staaten die Volksvertretungen Gelegenheit, nicht nur im Verein mit den Staatsregierungen wirtschaftliche Gesetze zu erlassen, sondern auch deren entsprechenden Vollzug zu kontrollieren.

II. Abschnitt. Die Produktion.

Übersicht. Wesen und Grundlagen der Produktion.

Eine Produktion von Gütern kann auf doppelte Weise stattfinden:

1. Es können vorhandene Dinge zu wirtschaftlichen Zwecken umgestaltet, getrennt und verbunden, in andere Form gebracht, zu anderen Zwecken brauchbar gemacht werden. Die Produktion kann nur stattfinden auf Grund schon vorhandener Gegenstände. Sie hat ihre naturgemäßen Grundlagen und Grenzen. Der Mensch kann mit Hilfe der Natur bewirken, daß mehr von jenen Dingen entstehen, welche für ihn Wert haben. Dies geschieht aber nur auf Kosten derjenigen Dinge, welche keinen oder geringeren wirtschaftlichen Wert haben.

2. Die andere Art von Produktion ist die, daß in Dingen, welche schon existieren, ein neuer Wert, eine neue Brauchbarkeit aufgefunden wird, z. B. die Auffindung von Farbstoffen in Pflanzen, welche man bisher nur als Unkraut kannte.

Die Produktion hat gewisse Bedingungen, über welche sie nicht hinauskommt. Diese Bedingungen sind: 1. Die Natur mit ihren vorhandenen Kräften und Schöpfungen; 2. die geistige und körperliche Arbeitskraft des Menschen; 3. eine Reihe von Gegenständen, in welchen Naturkräfte und Naturschöpfungen mit menschlichen Arbeitsleistungen schon vereinigt sind, und welche noch weiterhin zur Produktion verwendet werden können; sie werden als Kapitalien bezeichnet. Die Natur, die Arbeit und das Kapital sind die Bedingungen oder die sogen. Faktoren der Produktion.

1. Kapitel: Die Natur als Produzent.

I. **Wesen.** Eine Reihe von Stoffen und Kräften der den Menschen umgebenden Natur haben teils schon die Eigenschaft von Gütern, teils erzeugen sie Güter. Letzteres geschieht mit oder ohne Zuthun des Menschen. Einzelne dieser natürlichen Güter und Güterquellen sind in nahezu unerschöpflichen Mengen vorhanden; andere begrenzt. Im einzelnen sind diese natürlichen Güter und Güterquellen: 1. Die Atmosphäre und ihre Bewegung, als notwendigstes Gut für den menschlichen Organismus sowie für Pflanzen und Tiere. Ihre Bewegung wird zur Güterquelle, indem sie der menschlichen Wirtschaft und der Natur dient. 2. Wärme und Licht der Sonne sind für das organische Leben ebenso unentbehrlich, werden auch häufig unmittelbar zu wirtschaftlichen Zwecken benützt. 3. Die mannigfaltigen der Erde innewohnenden Eigenschaften erscheinen ebenfalls als wertvolle wirtschaftliche Kräfte. 4. Ebenso die Feuchtigkeit in ihrer Bewegung: Verdunstung, Tau-, Regen- und Quellenbildung, Entstehung von fließenden und stehenden Gewässern u. s. f. Diese Bewegung bildet einen großen Mechanismus, dessen einzelne Glieder jedes in seiner Art der Wirtschaft dienen. 5. Die geographische Bodengestaltung. Je mannigfacher dieselbe ist, je reichere Abwechslung von Gebirgen und Flachländern, Seeküsten, Meeresbuchten und dergl. ein Land besitzt, um so besser für seine Wirtschaftszustände. 6. Das Klima, bewirkt teils durch die Lage nach Breite-Graden, teils durch geographische Bodengestaltung, durch Atmosphäre und die Feuchtigkeit, sowie durch andere Umstände, ist leitendes Gesetz für die Wirtschaft. Es diktiert die Art und Weise der Wirtschaft; giebt Gesetze über den Anbau des Bodens, über Arbeit und Gesundheit der Bevölkerung. 7. Die mineralischen Bestandteile der Erdrinde; teils von Wichtigkeit für den Pflanzenwuchs; teils unmittelbar brauchbar für Produktionszwecke. So namentlich Steinkohlen, Eisen, Salz, fossile Brennstoffe und die übrigen nutzbaren Erze; unser ganzes Steinbaumaterial 2c. 8. Die Pflanzen- und Tierwelt erscheint nur in unzivilisierten Ländern noch als Naturgabe und Naturkraft; in der Wirtschaft zivilisierter Länder hat sie den Charakter des Kapitals angenommen.

Im allgemeinen ist die Natur der wichtigste Faktor der Produktion. Alles Kapital das der Mensch geschaffen hat, ist der Menge nach verschwindend gegen die Schöpfungen der Natur. Trotzdem stehen jene Völker, welchen die Natur ihre Geschenke nur in spärlichem Maße zugemessen hat, in wirtschaftlicher Hinsicht nicht allzuweit zurück gegen die mehr begünstigten; häufig voran. Trotz der verschwenderischen Fülle, mit welcher in den tropischen Zonen die Gaben der Natur, namentlich jene aus dem Pflanzenreiche ausgestreut sind, stehen keineswegs die Völker jener gesegneten Länder in der Zivilisation obenan, sondern die Völker des mittleren Europa. Der Grund liegt darin, daß in den durch die Natur am meisten begünstigten Ländern der menschliche Körper und Geist schlaff und träge geworden ist. Es scheint, als müßte der Mensch erst durch den Kampf der Selbsterhaltung für die Arbeit der Selbstvervollkommnung gestählt werden; als müßte die Notwendigkeit erst seine Lehrmeisterin sein, ehe er in der Zivilisation fortschreiten kann.

II. **Grenzen.** Die Naturthätigkeit schafft der menschlichen Wirtschaft nicht allein ihre wesentlichsten Grundlagen und Hilfsmittel; sie setzt ihr auch bestimmte Grenzen. Die Wirtschaft muß diese Grundlagen hinnehmen wie sie sind; man kann dieselben ergiebiger machen, schützen, in ihrer produktiven Thätigkeit leiten; aber man kann sie nicht beliebig erweitern und vermehren. Die Wirtschaft in den verschiedenen Wirtschaftsgebieten hat ihre natürlichen Grundlagen bisher in sehr verschiedenem Umfange zur Bewirtschaftung herangezogen. Während in einzelnen Wirtschaftsgebieten fast alle verfügbaren Naturgüter vollständig in den Kreis der Bewirtschaftung einbezogen sind, blieben anderwärts noch ausgedehnte natürliche Güterquellen unbenützt.

Die Thätigkeit der Natur bei der Güterproduktion geht der menschlichen Thätigkeit voraus. Um die Natur für menschliche Wirtschaftszwecke immer brauchbarer zu machen, ist nötig:

1. Erkenntnis der Natur und ihrer produktiven Thätigkeit (Bedeutung der Pflanzenphysiologie, Bodenchemie, Meteorologie 2c., für Land- und Forstwirtschaft, der Tierphysiologie für die Viehzucht, der Geologie, Mineralogie und Chemie für den Bergbau, der Physik, Chemie und Mechanik für die technischen Gewerbe).

2. Beseitigung der wirtschaftlich unbrauchbaren Naturkräfte und Naturgestaltungen (z. B. Ausrottung von schädlichen Tieren und Unkräutern; Wetterführung in Bergwerken; Entwässerungen).

3. Regulierung der Naturkräfte; Zurückführung derselben auf das richtige Maß, Hinleitung an den richtigen Ort der Thätigkeit, Verteilung ihrer Wirkung über die Zeit (z. B. Eindämmung der fließenden Gewässer und des Meeres; Wehr- und Stauanlagen, Verwandlung von Waldungen und Weiden in Acker- und Gartenland; Auswahl der richtigen Bodenfrüchte und Zuchttiere in der Landwirtschaft).

4. Unterstützung der Naturkräfte bei ihrer produktiven Thätigkeit, wodurch letztere gesteigert wird (z. B. Bodenbearbeitung, Düngung, Futterbau, künstliche Fischzucht, Waldkulturen, Schonzeiten).

5. Künstliche Herbeiführung von Naturprozessen im Interesse der Produktion (z. B. Anwendung von Wasser- und Dampfkraft; Herbeiführung von Schmelzprozessen, von chemischen Vorgängen, Bleicherei 2c.

2. Kapitel: Die Arbeit.

I. **Wesen der Arbeit.** Unter Arbeit versteht man jede mühsame Thätigkeit zur Befriedigung von Bedürfnissen. Von anderen Thätigkeiten unterscheidet sich die Arbeit durch folgende wichtigste Merkmale: 1. Keine Arbeit geschieht um ihrer selbst willen. Dadurch unterscheidet sich die Arbeit vom Spiele, vom Sport und vom bloßen Dilettantismus. 2. Die Arbeit ist eine mühsame Thätigkeit und unterscheidet sich dadurch von jenen Thätigkeiten, welche das Genußleben immerhin auch mit sich bringt.

Die Erfolge der menschlichen Arbeitsthätigkeit sind sehr verschieden und sind abgestuft nach den Motiven der Arbeit, nach der Arbeitskraft, nach der verschiedenen Arbeitslust, nach der verschiedenen Geschicklichkeit, nach der Gliederung und Anordnung und nach den Hilfsmitteln der Arbeit.

II. **Die Motive der Arbeit.** Die Ursache der Arbeit ist zunächst die Befriedigung von Bedürfnissen. Aber dieses Arbeitsmotiv nimmt wieder verschiedene Formen an. Es kann auftreten als Produktionstrieb, der den Menschen zur Arbeit treibt, gleichviel ob die bezügliche Arbeitsleistung bezahlt wird oder nicht, ob sie vom Produzenten benützt wird, oder von einem andern. Dieses Arbeitsmotiv findet sich namentlich bei Künstlern und Gelehrten. Die unmittelbare Befriedigung eigener Bedürfnisse ist Arbeitsmotiv bei jenen Arbeiten, welche um eines Gutes willen gethan werden, das vom Arbeiter selbst gebraucht wird. So namentlich bei aller Naturalwirtschaft, z. B. bei jenen Landwirten, welche ihre Bodenfrüchte und Viehprodukte selbst konsumieren und nichts davon verkaufen. Die mittelbare Befriedigung eigener Bedürfnisse ist Arbeitsmotiv bei jenen Arbeiten, welche um Lohn gethan werden, oder deren Produkte verkauft werden. Dieses ist das in zivilisierten Ländern weitaus häufigste Arbeitsmotiv. Doch werden auch manche Arbeiten aus reiner Opferwilligkeit, andere aus Pflichtgefühl vollbracht. Der Zwang tritt in unseren wirtschaftlichen Zuständen nicht mehr als Arbeitsmotiv auf, ausgenommen zur Strafe. Wo er sich noch findet, bei der Sklavenarbeit, erzeugt er die schlechtesten Arbeitsleistungen.

Diese verschiedenen Arbeitsmotive vereinigen sich häufig; zu ihnen kommt noch das Bedürfnis nach Regung und Bewegung geistiger und körperlicher Kräfte. Am größten ist der Erfolg der Arbeit dort, wo sich alle Motive der Arbeit vereinigen. Dort, wo dagegen das Bedürfnis nach Brot und Leben das einzige Arbeitsmotiv ist, erscheint die Arbeit am härtesten und mühsamsten.

III. **Die Arbeitskraft.** Auch durch die Arbeitskraft ist der Erfolg der Arbeit bedingt. Die Arbeitskraft des Menschen richtet sich nach Geschlecht, Alter, Gesundheit, auch nach der Rasse und dem Klima, in dem der Mensch lebt. Die Unterschiede der Arbeitskräfte dabei beruhen auf dem Unterschiede der Lebensweise. Manche Kraftäußerungen des Menschen, welche auch der allgemeinen Wohlfahrt dienen, werden häufig nicht in die wirtschaftlichen Arbeitsleistungen eingerechnet. Die Arbeitskraft eines ganzen Volkes ist verschieden, teils nach der Arbeitskraft des einzelnen, teils nach dem Verhältnisse der Zahl der Arbeiter zur Zahl der Nichtarbeiter.

Die wichtigste Frage bezüglich der Arbeitskraft ist die Heranziehung von Frauen und Kindern zur Erwerbsarbeit. In manchen Erwerbszweigen ist Frauen- und Kinderarbeit durch die Natur der Arbeit ausgeschlossen (Seedienst, Forstwirtschaft); in anderen erscheint sie als eine unschädliche, ja notwendige Schulung und Beteiligung der Familie an der Arbeit (Landwirtschaft, manche Kleingewerbe); in vielen Fällen aber muß sie bedenklich, ja geradezu schädlich erscheinen (Bergbau).

In gewissen Industriezweigen ist die Frauenarbeit technisch und wirtschaftlich der Männerarbeit überlegen. Dies ist um so mehr möglich, je weniger wichtig die physische Kraftäußerung, je wichtiger dagegen Geschmeidigkeit und Schnelligkeit der Hände und Finger, geduldige Aufmerksamkeit und der den Frauen eigentümliche Sinn für Sauberkeit und Akkuratesse sind.

Soll die Frauenarbeit für die beteiligten Arbeiterinnen wirklich eine unschädliche Erwerbsart sein, so muß sie von tiefen Schäden befreit werden. Von den Unternehmern allein kann man eine Beseitigung dieser Schäden nicht erwarten, weil die Unternehmer nicht alle human denken. Ebensowenig ist eine rasche Beseitigung dieser Schäden durch die Arbeiterinnen selbst zu hoffen, sondern nur durch langjährige Arbeitssitte, welche aus dem Verhältnis der Arbeiter zu den Unternehmern, aus den Lohnverhältnissen, der Volksbildung 2c. herauswächst. Wenn die Gesetzgebung nicht einschreitet, zerrüttet die Frauenarbeit in den Fabriken das Familienleben der Arbeiterklasse.

Vielfach werden heutzutage Kinder in den Fabriken und in der Manufaktur verwendet, so z. B. in den Nähnadel- und Stahlwarenfabriken, in den Spinnereien und Webereien, bei der Tabaksfabrikation 2c. Nur der herzloseste Egoismus kann behaupten, daß das frühzeitige Heranziehen der Kinder zur Erwerbsthätigkeit unschädlich und absolut notwendig sei. Zu oft werden die Kinder durch die Roheit und Habsucht ihrer Eltern zur Arbeit getrieben; die Habsucht der Unternehmer macht auf das rücksichtsloseste hiervon Gebrauch und läßt die Kinder in einer Weise arbeiten, welche ihren körperlichen, sittlichen und moralischen Ruin zur Folge hat.

IV. **Arbeitslust.** Auch die Verschiedenartigkeit der Arbeitslust beeinflußt den Erfolg der Arbeit. Die Arbeitslust mit ihrem Gegensatz von Fleiß und Trägheit ist abhängig von der Naturanlage ganzer Völker und einzelner Menschen, teils Resultat der Erziehung und des Charakters, teils aber abhängig

von der Arbeit selbst. Offenbar ist das Interessante an einer Arbeit ein wichtiger Grund zu ihrem Gelingen. Je mehr eine Arbeit dem Spiele, dem Sport oder dem Dilettantismus sich zuneigt, um so lieber wird sie gethan. Bei allen Arbeiten, die mit Gefahren für Leben oder Gesundheit oder andere Güter verknüpft sind, wird die Persönlichkeit des Menschen in weit höherem Grade herausgefordert und angestrengt. Arbeiten, von welchen man weiß, daß sie gelingen müssen, daß sie nicht fehlschlagen können, werden häufig am lässigsten gethan. Auch die Abwechselung in der Arbeit wirkt auf den Fleiß. Eintönige Arbeit erschöpft und ermüdet mehr als abwechselnde bei gleicher Anstrengung. Freilich wirkt der Wechsel anderseits wegen Zeitverlust und Oberflächlichkeit wiederum schädlich. Ganz bedeutend muß die Arbeitslust beeinflußt werden durch die Hoffnung auf den Erfolg der Arbeit.

V. **Die Arbeitsgeschicklichkeit.** Die Ursachen derselben liegen teils in der natürlichen Begabung, teils in der theoretischen Schulung, teils in der praktischen Übung. Übung und Schule können nie den Vorteil natürlicher Begabung vollständig ersetzen. Die durch Schulung erworbene Arbeitskenntnis macht in der Praxis noch manchen Fehler; die Übung schafft meist nur einseitige Fertigkeiten. Die Arbeitsgeschicklichkeit zeigt sich:

1. An der Schnelligkeit des Arbeitens. Bei vielen Arbeiten das wichtigste Merkmal der Geschicklichkeit und als solches besonders anwendbar bei jenen Arbeiten, wo die Vermehrung der Schnelligkeit nicht notwendig die Leistung verschlechtern muß, sondern Sache der Übung ist.

2. An der pünktlichen Vollendung und Sauberkeit der Arbeitsleistung, welche schließlich keine Spur mehr von den Hindernissen und Umständen des Arbeitsprozesses zeigen soll.

3. An der Mannigfaltigkeit der von einem Arbeiter vollbrachten Leistungen.

4. An der Formenschönheit des Arbeitsproduktes, die freilich nicht bei allen Arbeiten notwendig ist.

5. An den notwendigen Hilfsmitteln. Die geschickte Arbeitskraft bedarf nur geringer Hilfsmittel, womit nicht gesagt sein soll, daß sie die vorhandenen Hilfsmittel verschmähen soll. Aber sie muß dieselben nötigenfalls entbehren können. Dieses Merkmal der Arbeitsgeschicklichkeit ist um so wichtiger, je ursprünglicher eine Arbeitsleistung ist, je mehr sie der Rohproduktion angehört.

6. Am Miteinanderarbeiten und der gegenseitigen Unterstützung der Arbeiter bei der Arbeit.

7. Am Materialverbrauch. Der geschickte Arbeiter braucht nicht viel und nicht vielerlei Material.

8. Am Werkzeugverbrauch. Der geschickte Arbeiter schont und erhält sein Werkzeug, was um so wichtiger ist, je wertvoller dasselbe ist.

9. An der Behandlung anderer Arbeitsmittel, namentlich der Maschinen.

10. Am raschen Erkennen der Art, der Bestandteile und der Methode neuer Arbeitsleistungen.

11. An der Anordnung der Arbeit (s. VII) und endlich

12. An der Auffassung und Behandlung ganz unvorhergesehener Arbeitszufälle.

So ist es bei den verschiedenen Arbeiten bald vorzugsweise mechanisches oder mathematisches Geschick, bald Gedächtnis, Geistesgegenwart, Kombinationsgabe, künstlerische Begabung, Pünktlichkeit ꝛc., was vom Arbeiter verlangt wird. Manchmal steht im Vordergrund das Verhältnis des Arbeiters zum Arbeitsstoff, oder zu den Arbeitshilfsmitteln, manchmal die Beherrschung der Methode.

VI. **Die Arbeitsteilung.** Ganz wesentlich hängt der Erfolg der Arbeit von der Teilung derselben ab. Man verteilt die Arbeit, um sie effektreicher zu machen. Und es ist diese Teilung eine der ältesten und in ihrer Tragweite großartigsten Erscheinungen des ganzen Wirtschaftslebens. In der ganzen Volkswirtschaft ist die Arbeit schon in große Gruppen, in die der Rohproduktion, der Industrie, des Handels und Verkehrs und der verschiedenen Dienstleistungen geteilt; jede dieser Gruppen aber zerfällt wieder in unzählige einzelne Berufsarten. Und wie die Arbeit im ganzen und großen geteilt ist, wird auch jeder einzelne Arbeitszweig wieder geteilt, und in jedem einzelnen Geschäfte, in jeder Werkstatt, in jeder Familie findet wieder eine besondere Teilung statt.

Die Möglichkeit, die Arbeit zu teilen, beruht auf dem Umstande, daß sie etwas Zusammengesetztes ist. Es giebt zwar keine ausschließlich geistige oder ausschließlich körperliche Arbeit, sondern in jeder menschlichen Arbeit finden sich geistige und körperliche Thätigkeit gemischt. Man kann aber bei jeder Arbeit qualifizierende und bloß vervielfältigende Thätigkeiten unterscheiden. Bei den qualifizierenden herrscht die geistige Arbeit vor, bei den vervielfältigenden die körperliche. Der wirtschaftliche Erfolg einer Arbeit wird um so größer, je kostspieliger die qualifizierende Arbeit im Verhältnis zu der bloß vervielfältigenden ist und je öfter die letztere sich wiederholen kann. Jede Erfindung irgend einer Arbeitsmethode, eines Produktes u. s. w. ist eine qualifizierende, ihr gegenüber jede dauernde Ausnützung dieser Erfindung eine kopierende Arbeitsthätigkeit. Bei jedem Produkte, welches zum erstenmale gearbeitet wird, herrscht die qualifizierende Thätigkeit vor; die Wiederholungen derselben Arbeitsleistung sind bloß Vervielfältigung. Fortwährend ist die Technik der Arbeit auf Trennung der qualifizierenden Thätigkeiten von den bloß vervielfältigenden Arbeiten bedacht; immerwährend sucht man die letzteren wieder so zu teilen und zu vereinfachen, daß sie zuletzt von Maschinen gethan werden können. Neben diesem einen Hauptgesichtspunkte, nach welchem die Arbeitsteilung stattfindet, sind aber noch andere Grundsätze für dieselbe maßgebend. So findet eine Teilung der Arbeit statt nach den verschiedenen Arbeitskräften. Die wirtschaftliche Benützung der Arbeitskraft fordert, daß man keine Kraft mit Aufgaben beschäftige, welche für sie zu leicht oder zu schwer sind, sondern mit gerade für sie passenden Aufgaben. In jeder Produktion aber giebt es Thätigkeiten, welche größere,

und andere, welche geringere Kräfte beanspruchen. Es ist daher ökonomisch wichtig, diese verschiedenen Thätigkeiten zu teilen, die leichtesten den schwächsten und die schwersten den gewandtesten Kräften zuzuteilen. Die Arbeitskraft bestimmt aber auch, bis zu welcher Grenze die Teilung getrieben werden darf; denn einzelne Thätigkeiten sind zu geringfügig, um eine menschliche Arbeitskraft vollständig zu beschäftigen. Da darf dann die Teilung nicht bis zur äußersten Grenze der technischen Möglichkeit getrieben werden; sondern eine einzelne menschliche Arbeitskraft muß mehrere verschiedene Leistungen vollbringen. Es gilt in diesem Falle der Grundsatz einer ökonomischen Arbeitsanhäufung.

Ein weiterer Gesichtspunkt, nach welchem ebenfalls die Teilung der Arbeit erfolgen muß, ergiebt sich aus der Notwendigkeit, Arbeiten in verschiedenen Räumen zu thun; hierbei ist es Grundsatz, den Arbeiter möglichst wenig Zeit mit der Hin- und Herbewegung durch verschiedene Räume verlieren zu lassen. Weshalb Arbeiten in verschiedenen Räumen gethan werden, ergiebt sich schon aus der Natur derselben. Mit Notwendigkeit ist die Rohproduktion auf andere Räume angewiesen, als die industrielle Verarbeitung der Rohstoffe. Viele Arbeitsprozesse brauchen ferner besondere Vorrichtungen, die auch wieder räumlich getrennt sein müssen. Jeder Raum aber bedarf bestimmter Arbeiter, um die Zeitverluste bei der Hin- und Herbewegung zu vermeiden.

Auch die zeitliche Aufeinanderfolge einzelner Arbeitsthätigkeiten ist wichtig für die Teilung. Arbeitsleistungen, die bisher auf einmal gethan wurden, können häufig so geteilt werden, daß sie geringere Kräfte als bisher, aber längere Zeit beanspruchen. Umgekehrt kann eine Arbeitsthätigkeit auch aus längeren Zeiträumen in kürzere zusammengedrängt werden. Hier handelt es sich immer darum, was wirtschaftlicher ist: ob man dieselbe Arbeitskraft längere Zeit oder mehr Arbeitskräfte kürzere Zeit beschäftigen soll.

Die ökonomischen Erfolge der Arbeitsteilung liegen in folgendem:

1. Der Arbeiter erlernt die nötige Arbeit rascher, leichter und wohlfeiler; die Fertigkeit wird ins großartige gesteigert.

2. Es wird Zeit erspart, welche verloren ginge beim Übergange von einer Arbeit zur andern. Überall, wo sog. Naturalwirtschaft getrieben wird, geht eine Menge Zeit verloren, weil der arbeitende Mensch unaufhörlich von einem Orte zum andern sich bewegen muß, um seine mannigfachen Arbeiten zu verrichten.

3. Die Teilung macht es möglich, daß verschiedenartige Arbeitskräfte benutzt werden und daß jede Arbeitskraft dorthin gestellt werde, wo sie am vorteilhaftesten wirkt.

4. Die fortdauernde einseitige Thätigkeit macht es ferner möglich, die Hilfsmittel der Arbeit fortwährend zu vergrößern und zu verstärken und die aufs äußerste geteilte Arbeit immer mehr der Maschine zu übertragen.

5. Die Arbeitsteilung macht es möglich, daß mit gleicher oder unbedeutend erhöhter Arbeitsanstrengung für eine große Zahl von Menschen gearbeitet werden kann. In dem heutigen System der Arbeitsteilung z. B. bedarf der Satz eines Buches nicht mehr Anstrengung, wenn es für tausend, als wenn es für bloß zehn Leser abgedruckt wird. Welcher Fortschritt gegenüber dem Abschreiben der Bücher!

Indem sich alle diese Vorteile vereinigen, kommt der großartige Effekt der Arbeitsteilung zum Vorscheine, welchen die Wirtschaft der modernen Kulturländer zeigt. Leider aber stehen den Vorteilen der Arbeitsteilung auch manche Nachteile gegenüber, welche unmittelbar mit den einzelnen Vorteilen zusammenhängen. Diese Nachteile bestehen darin, daß im Systeme der Arbeitsteilung der Arbeiter einseitig wird, und wenn er die einzige Hantierung, die er gelernt hat, nicht verwerten kann, in Not und Abhängigkeit gerät; daß bei der Zeitersparnis, welche durch die Teilung herbeigeführt wird, manche jener Ruhepausen und erholenden Übergänge verschwinden, welche in ursprünglichen Zuständen den Menschen erfrischen und erheitern; daß die Möglichkeit der Verwendung verschiedener Arbeitskräfte immer mehr auch die Frauen und Kinder zur wirtschaftlichen Arbeit heranzieht und dadurch zerstörend auf das Familienleben wirkt; daß die fortdauernde einseitige Thätigkeit der geistigen und körperlichen Gesundheit des Arbeiters schädlich ist, und daß endlich gerade die Arbeitsteilung es möglich macht, daß ein Teil der Menschen mit gewinnbringenden, angenehmeren, leichteren und ehrenvolleren Arbeiten beschäftigt wird als ein anderer, daß infolge der Arbeitsteilung auch die Unterschiede zwischen Reich und Arm entstehen. Im ganzen ist der Widerspruch in der Wirkung der Arbeitsteilung ein geradezu tragischer. Sie erzeugt auf der einen Seite unermeßlichen, stets wachsenden Reichtum, auf der anderen Seite ungleichartige Fortschritte, Verfall des Körpers und Geistes, Abstumpfung der Intelligenz, ökonomische Niederlage ganzer Volksklassen. Es ist eine wichtige Aufgabe der Kultur und Politik, diese Schattenseiten der Arbeitsteilung möglichst zu mildern, teils durch Erziehung der Jugend, teils auch dadurch, daß den bereits erwachsenen Arbeitern eines Volkes Gelegenheit geboten wird, Anregungen verschiedener Art zu erhalten, welche sie über die einförmige tägliche Berufsarbeit hinaus erheben.

Wirtschaftliche Grundbedingung aller Arbeitsteilung ist die Wiedervereinigung der geteilten Arbeit. Diese Wiedervereinigung muß aber schon bei der Teilung vorgesehen sein, und die Teilung darf nur unter steter Berücksichtigung der nötigen Wiedervereinigung vorgenommen werden. In jedem Geschäft, in jeder Familie findet sich eine besondere Teilung und Wiedervereinigung der Arbeit; sogar der einzelne Mensch teilt seine Arbeit zwischen seinen Händen und vereinigt sie wieder. Grundsatz aller Wiedervereinigung der geteilten Arbeit aber ist die Verhältnismäßigkeit der geteilten Arbeiten. In einer Volkswirtschaft, wo verschiedene Berufsarten sich finden, muß der industrielle Arbeiter sicher sein, daß ein Teil der Bevölkerung Boden-

produkte erzeugt oder einführt und so den anderen ernährt. Im Gebiete der ganzen Weltwirtschaft ist die Entwickelung einzelner Länder zu sog. Industriestaaten, wie z. B. Englands, Belgiens, der Schweiz, nur dadurch möglich, daß andere Länder mehr Rohstoffe erzeugen, als sie brauchen und den Überschuß jenen Industriestaaten zuführen. Und ebenso muß auch in jeder Einzelwirtschaft die Wiedervereinigung durch die Verhältnismäßigkeit der geteilten Arbeit ermöglicht werden. Wenn z. B. in einem Geschäfte, welches sich mit Herstellung irgend einer Art von Holzwaren beschäftigt, die Arbeiten des Sägens, des Hobelns, des Drechselns, des Polierens u. s. w. unter 20 Arbeiter verteilt wären, so muß auf das sorgfältigste beachtet werden, daß nach Maßgabe dessen, was überhaupt zu sägen, zu hobeln, zu polieren ist, jeder dieser Thätigkeiten eine richtige Zahl von Arbeitern zugewiesen ist. Denn sowie an einem Teile der Arbeit zu viel, an einem anderen zu wenig gearbeitet wird, treten Stockungen, Zeitverluste und Geldverluste ein. Die Herstellung dieser Verhältnismäßigkeit ist schon innerhalb einzelner wirtschaftlicher Unternehmungen nicht ganz leicht. Aber sie ist doch möglich, denn bei einer Unverhältnismäßigkeit sieht man gleich, welcher Arbeitszweig zurückbleibt und welcher zu weit voranschreitet.

Schwieriger aber ist die Wiedervereinigung der geteilten Arbeit im großen. Denn sie ist nichts anderes, als der Umtausch aller Leistungen. Auch darin muß jene Verhältnismäßigkeit sein; der einzelne Arbeiter muß Absatz für seine Leistungen finden, sonst ist jede Teilung im großen unmöglich. Die Wiedervereinigung der geteilten Arbeit im großen findet auf dem Weltmarkte statt, und der Absatz zeigt, ob das richtige Verhältnis zwischen den einzelnen Arbeitsteilen vorhanden ist. Sowie eine Unverhältnismäßigkeit da ist, sowie an einem Teile der gesamten Arbeit zu viel Arbeiter beschäftigt sind, stockt der Absatz der Produkte dieses Teiles. Solche Stockungen sind für die Wirtschaft höchst schädlich. Je dichter die Arbeiter beisammen wohnen, je rascher die Produktion gewechselt, erhöht oder vermindert werden kann, je leichter der Verkehr und Gütertransport, je lebendiger der Umtausch: desto eher kann auch das richtige Verhältnis hergestellt werden. Aber die Freiheit des Menschen in der Berufswahl ist eine unbegrenzte; es ist nicht möglich, ein für allemal die richtige Verhältniszahl der einzelnen Arbeitsteile herzustellen, weil immerfort geteilt wird und neue Bedürfnisse und neue Arbeitsaufgaben auftauchen. Deshalb schwanken in der millionenfach geteilten Arbeit der Menschheit die einzelnen Teile immerfort zwischen richtigen und unrichtigen Verhältnissen hin und her.

VII. **Die Anordnung der Arbeit.** Neben der Verteilung der Arbeitskräfte ist die wirtschaftliche Anordnung des Arbeitsstoffes und die Anwendung der Arbeitsmittel von höchster Bedeutung. Die Teilung der Arbeitskraft allein hätte überhaupt keinen wirtschaftlichen Erfolg, wenn sie nicht vollzogen würde unter Berücksichtigung der notwendigen Anordnung des Materiales und der Anwendung der Arbeitsmittel. Teilung der Kräfte, Anordnung des Arbeitsstoffes und Anwendung der Arbeitsmittel stehen im innigsten Zusammenhange. Es giebt gewisse Regeln, nach welchen die Anordnung des Arbeitsstoffes und die Anwendung der Arbeitsmittel stattfinden muß. Alle Arbeitskraft wirkt durch gewisse, mehr oder weniger zusammengesetzte Mittel auf den Arbeitsstoff ein. Die Arbeitskraft ist dabei thätig; der Arbeitsstoff nimmt sie auf. Das Arbeitsmittel ist der Arbeitskraft gegenüber duldend, dem Arbeitsstoffe gegenüber thätig. In den meisten Fällen stehen einer Arbeitsaufgabe nicht nur verschiedene Kräfte, sondern auch verschiedene Stoffe und Hilfsmittel zu Gebote und es handelt sich dann darum, das Vorteilhafteste auszuwählen. Dieses Vergleichen und Wählen zieht sich von Anfang der Wirtschaft durch alle ihre Phasen bis zur Vollendung.

Von der Arbeitskraft verlangt man, daß sie thätig und energisch wirke, vom Arbeitsmaterial, daß es möglichst empfänglich sei, vom Arbeitsmittel, daß es möglichst vollkommen die Wirkung der Kraft auf das Arbeitsmaterial übertrage. Häufig gestatten die Arbeitsstoffe, die Kraft und die Mittel ihre Anwendung nur nach besonderen Vorbereitungen. Sie müssen häufig erst isoliert oder geprüft werden, ehe sie angewendet werden können; es muß also Vorbereitung, Zurichtung u. s. w. getroffen werden. Die Arbeitskräfte müssen vor der Arbeitsleistung geprüft, gemessen, geteilt und je nachdem etwa verstärkt oder zusammengefügt werden. Während der Arbeitsleistung müssen sie überwacht, nachher außer Thätigkeit gesetzt werden.

Der Arbeitsstoff muß aufnahmefähig, der Einwirkung der Arbeit zugänglich sein; häufig muß er ihr erst zugänglich gemacht und später dann unter Umständen wieder verändert werden. Er muß in vielen Fällen geteilt, sortiert, für die Thätigkeit der Arbeitskraft und Arbeitsmittel vorbereitet, in andere Form gebracht, von überflüssigen Zuthaten befreit werden u. s. f.

Ebenso wie der Arbeitsstoff und die Arbeitskraft müssen auch die Arbeitsmittel häufig erst vorbereitet und während ihrer Thätigkeit überwacht, sorgfältig dirigiert werden. Häufig handelt es sich darum, eigene Zeitpunkte auszuwählen, in welchen die Arbeitsmittel am lebhaftesten wirken, der Arbeitsstoff am empfänglichsten ist.

Alle Anordnung der Arbeit zerfällt überhaupt in zwei große Gruppen. Sie ist entweder ein Zusammendrängen in Zeit und Raum, nach Art und Menge, oder ein Auseinanderfalten. Aber dieses Zusammendrängen und Auseinanderfalten geht unter ganz bestimmten Verhältnissen vor sich und in den verschiedensten Formen. Es ist ein anderes in dem Gebiete der Rohproduktion, ein anderes in der Industrie und ein anderes bei den Handels- und Verkehrsthätigkeiten. Jeder Beruf, jede Arbeit haben ihre besonderen Grundsätze und Erfahrungen, nach welchen die Anordnung von Kraft, Material und Mittel stattfinden muß. Bei

manchen Arbeiten wird das Material verändert, bei anderen nicht; bei manchen steht die Thätigkeit der Kraft im Vordergrunde und das Mittel tritt zurück; bei anderen ist wiederum das Arbeitsmittel oder das Arbeitsmaterial derjenige Gegenstand, der die meiste Aufmerksamkeit erfordert. Die verschiedenen Manipulationen, Vorrichtungen, Erfindungen, Methoden, auf welche der menschliche Geist in der Richtung der Anordnung der Arbeit gekommen ist, sind ebenso ungezählt, wie die Arbeiten selbst. Sie sind abgestuft von der einfachsten Thätigkeit, die mit ein paar Fingern vollbracht wird, bis zu den kompliziertesten Vorgängen der modernen Technik.

VIII. **Die Arbeitskontrolle.** Umstände, welche auf das ganze Arbeitsleben einen tiefgreifenden Einfluß nehmen, sind die Möglichkeit und die Bedingungen der Arbeitskontrolle. Wo immer mehrere zusammen, unter einer Leitung oder für ein wirtschaftliches Unternehmen arbeiten, oder wo einer für einen anderen arbeitet, ist es nötig, die Arbeit nach der Arbeitszeit oder nach der Arbeitsleistung oder nach beiden zu prüfen, zu beobachten. Diese Arbeitskontrolle findet unter den verschiedensten Bedingungen statt. Sie ist eine schwerere bei örtlich und räumlich zersplitterten, eine leichtere bei zusammengedrängten Arbeiten. Schwerer, je weniger die Qualität der Arbeitsleistung augenblicklich zum Vorschein kommt, je mehr naturgemäß auf die Fähigkeiten des Arbeiters Rücksicht genommen werden muß. Die Arbeitskontrolle muß notwendig eine verschiedene sein in den Arbeiten der Land- und Forstwirtschaft, der Groß- und Kleingewerbe, des Handels und Verkehrs, der niedrigen und höheren Dienstleistungen. Eine vernünftige und humane Arbeitskontrolle muß streng und doch menschlich, genau und doch nicht kleinlich sein; sie darf weder zum Schlendrian, noch zur tyrannischen Grausamkeit führen. Die Schwierigkeit der Arbeitskontrolle ist das gewaltigste Hindernis, welches sich aller sozialistischen Arbeitsorganisation entgegenstellt.

IX. **Die Hilfsmittel der Arbeit.** 1. Arten der Arbeitsmittel. Die Räume unserer Werkstätten werden durch ein unendlich mannigfaltiges Heer von Geräten, Vorrichtungen, Werkzeugen und Maschinen ausgefüllt. Es sind die tausendfach gestalteten und verschlungenen Arme des technischen Genius, welche den unförmlichen Rohstoff ergreifen und säubern, zurecht legen, zerteilen und formen, zusammenfügen, glätten und verschönen sollen. Ob er als Faden sich dehnt, als Stäubchen in einem Kasten wirbelt, als Dunstkügelchen in einem Gefäße liegt, als flüssiger Metalltropfen im Ofen sprüht, oder ob er mit der Wucht vieler tausende von Kilogrammen die hebenden Balken und Ketten ächzen und klirren läßt: er muß erfaßt und bewältigt werden. So unzählige Formen er annimmt, bald leicht und flüchtig, bald schwer und träge, bald weich und empfindlich, bald zähe und widerstandskräftig: so unendlich mannigfaltig muß der Angriff auf ihn gestaltet sein. Und auch je nachdem er quantitativ geartet ist, zusammenhängend oder in einzelnen Stücken, je nachdem er diesem oder jenem Handgriff oder Medium zugänglich ist, muß er in verschiedenster Weise behandelt werden, eine Reihe von Prozessen durchmachen, von welchen jeder sein eigenes Rüstzeug braucht. Dieses technische Rüstzeug ist bald beweglich, bald unbeweglich, bald mehr bald weniger kompliziert, kostspielig und energisch, bald erscheint es mehr aktiv, bald mehr passiv.

Seine Wirkung ist in sehr vielen Fällen dem Laien verständlich, in vielen Fällen nur dem geübten Arbeiter und Techniker; manchmal nur dem letzteren. Manchmal ist es seit tausendjährigem Betriebe das Gleiche geblieben; in vielen Fällen ist es der Gegenstand rastloser Neuerungen, betäubenden Fortschrittes.

Die gesamten hierher gehörigen Gegenstände lassen sich unterscheiden in Vorrichtungen, Gefäße, Werkzeuge und Maschinen.

a) Vorrichtungen sind in der Regel feststehende Arbeitsmittel (z. B. Öfen, Trockenvorrichtungen 2c.). Ihre anfängliche Herstellung muß vom Anlagekapital beschafft werden; später aber bilden Reparatur und Neubeschaffung einen Posten der Betriebskosten. Mitunter bilden Vorrichtungen und Werkzeuge ein kompliziertes Ganzes, wie z. B. bei einem Handwebstuhl.

b) Werkzeuge (zu welchen auch jene Gefäße gerechnet werden können, die nicht als feststehende Vorrichtungen erscheinen) unterscheiden sich von den Maschinen dadurch, daß sie nur als eine Art Bewaffnung der menschlichen Hand bei der Arbeit wirken. Sie dienen entweder zum Anfassen, Bewegen und Festhalten, oder zum Abmessen und Einteilen, auch zum Zerteilen und Formen des Arbeitsmaterials; endlich können sie auch diese verschiedenen Zwecke vereinigen. In Bezug auf ihre Menge wie auf ihre Art empfiehlt sich eine gewisse, doch nicht zu weit getriebene Sparsamkeit.

c) Die Maschinen unterscheiden sich von den Werkzeugen dadurch, daß sie Kraft umsetzen. Bei jeder Maschine lassen sich folgende Hauptteile unterscheiden: der Motor, d. h. irgend eine arbeitende Kraft; er wird von der Bewegungsmaschine aufgenommen; ihre Bewegung wird durch mehr oder weniger komplizierte Zwischenteile (Transmission) auf die an der Maschine befindlichen Werkzeuge übergeleitet, welche an dem Arbeitsmaterial thätig werden. Hier erscheinen, wenn auch in anderen Formen, dieselben Apparate und Werkzeuge wieder, womit der Handwerker arbeitet. Die wirtschaftlichen Wirkungen der Maschine bestehen hauptsächlich in folgenden:

Ökonomische Wirkungen der Maschine. Die Maschine verwandelt je nach Bedürfnis langsam wirkende Kraft in geschwind wirkende Kraft und umgekehrt. Sie beherrscht das Verhältnis von Kraft und Zeit. So macht sie es möglich, daß eine mäßige Kraft in längerer Zeit einen etwas längeren Weg zurücklegt und dadurch eine Leistung hervorbringt, die so groß oder größer ist, als die, welche eine größere Kraft in kürzerer Zeit hervorbringt. Die Maschine macht es möglich, die Kräfte in jenen Richtungen wirken zu lassen, welche den

betreffenden Motoren am angemessensten ist, und wo sie die meisten Erfolge erzielen können. Die verschiedenen Teile der Maschinen gestatten die Fortleitung der Kraft in beliebigen Ebenen und Winkeln, stetig, unterbrochen, hin- und hergehend, geradlinig oder rotierend, je nach Bedarf.

Die Maschine gestattet die Fortleitung der Kraft von dem Punkt, wo sie entsteht, an jenen, wo sie arbeiten soll, durch Wellbäume, Transmissionsstangen, Ketten, Bänder, Bahnen, Röhren. Viele Kräfte können erst hierdurch der Industrie dienstbar gemacht werden.

Die Maschine reguliert die Leistung der Kraft; sie gestattet ungleichförmige Wirkung in gleichförmige zu verwandeln (Schwungrad, Pendel ꝛc.), oder die Wirkung nach Bedarf zu beschleunigen oder zu hemmen (Schnecken, konische Trommeln, Hemmungen, Bremsen ꝛc.).

Die Maschine ermöglicht die Ansammlung, die Verbindung und die Teilung von Kräften. (Z. B. die Wirkung angespannter Federn, komprimierter Luft, angesammelten Wassers, Elektrizität ꝛc.)

Die Maschine kann häufig die der Leistung einer Kraft nachteiligen Einflüsse mindern oder aufheben (Schmiere, Rollen und Räder ꝛc.).

Die bedeutendste Wirkung der Maschine liegt in dem Ersatz menschlicher Kraft durch andere Motoren.

Bei der Berücksichtigung dieses Vorteils muß man sich indessen hüten, die menschliche Kraft nach ihrem mechanischen Werte mit den Kräften des fallenden Wassers, der Wärme ꝛc. als gleichartige Quantitäten vergleichen zu wollen. Das geht vom technischen, nicht aber vom ökonomischen Standpunkte an. Denn die menschliche Arbeitskraft besitzt allen anderen Motoren gegenüber den Vorzug, innerhalb gewisser Schranken sowohl stetig als plötzlich nach Belieben sich steigern oder beschränken zu lassen; sie allein ist unmittelbar dem menschlichen Willen und Verstande unterworfen. Daher ist die mechanische Kraft des Menschen nur in ihrer einfachsten Verwendung den natürlichen Motoren gleichartig; in allen Fällen dagegen, wo sich eine Verrichtung nicht vollständig mechanisieren läßt, steht die menschliche Arbeitskraft über den natürlichen Motoren. Dafür haben diese auch einen Vorteil voraus. Sie gestatten, viel größere Kräfte auf einen Punkt wirken zu lassen.

Bei ihren großen Vorteilen ist die Maschine auch nicht frei von nachteiligen Wirkungen. Sie greift das Nervensystem des Arbeiters an, macht denselben zu ihrem lebendigen Anhängsel und beseitigt alle freie körperliche und geistige Thätigkeit; sie verletzt den Organismus des Menschen durch künstlich gesteigerte Temperatur, durch steten Lärm und verschlechterte Luft in den Maschinenräumen — abgesehen von der steten Lebensgefahr.

X. **Quantität der Arbeitskräfte.** Wie groß die Zahl der Arbeiter verschiedener Kategorieen sein soll, ist nach Umständen zu bemessen. Größe und Betriebsart der Unternehmung, die Leistungsfähigkeit des Unternehmers und der Arbeiter, das Angebot an Arbeitskräften entscheiden dabei.

Fehler in der Berechnung des Bedarfs an Arbeitskräften werden nicht allein dann begangen, wenn man überhaupt zu viel Arbeiter anstellt, sondern auch dann, wenn man die Zahl der Arbeiter verschiedener Qualitäten nicht richtig bemißt. Namentlich wird der Unternehmer sich hüten müssen, zu viele höher gebildete Betriebsbeamte anzustellen; einen Posten, welcher von einem tüchtigen Handarbeiter ausgefüllt werden kann, durch einen absolvierten Techniker besetzen zu wollen u. s. f.

Das Maß der nötigen Arbeitskräfte giebt sich am natürlichsten bei Unternehmungen, welche allmählich von klein auf wachsen.

Ergiebt die Rechnung der gezahlten Löhne und der geleisteten Arbeiten verglichen mit den Kosten und der Leistung einer Maschine, daß letztere billiger arbeiten würde, als Handarbeit, so nötigt das Interesse seiner Unternehmung den Unternehmer zur Einführung dieser Maschine. Rücksichten auf die Arbeiter können dabei nicht genommen werden, weil andere Unternehmer, welche diese Rücksichten nicht kennen, die Maschine einführen, und mit ihr die Handarbeit nicht konkurrieren kann.

XI. **Die Erwerbung der Arbeitskräfte.** Je mehr das Prinzip der freien Arbeit in den modernen Kulturstaaten zur Geltung gekommen ist, um so ungehinderter erhält jeder Produktionszweig den Zuzug der nötigen Arbeiter und Gehilfen, sofern er dieselben braucht und verdient, d. h. bezahlen kann. Der einzelne Unternehmer braucht nicht in Sorge zu sein, auf welche Weise er Arbeiter und Gehilfen sich verschaffe; sind dieselben überhaupt vorhanden und bezahlbar, so finden sie von selbst den Weg zu einem Geschäfte, dem sie ihre Kräfte widmen. Die Konkurrenz der Arbeiter und jene der Unternehmer werden immer bekannter, ebenso die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der einen und die durchschnittlich seitens der anderen verlangte Arbeitsleistung und gewährte Lohnhöhe.

Die Arbeiter im engsten Sinne des Wortes müssen bei neugegründeten Unternehmungen (Spinnereien, Bergwerken, Maschinenfabriken ꝛc.) häufig von anderen Orten herangezogen werden; zwar nicht alle, aber wenigstens ein Stamm der tüchtigsten. An Taglöhnern ꝛc. findet sich überall hinreichendes Angebot. Eigentliche Industrieplätze lassen ganze Arbeiterbevölkerungen erwachsen, und auch bei isoliert gelegenen Werken wächst im Laufe von 15—20 Jahren eine geeignete Arbeiterschaft aus den Arbeiterfamilien leicht heran. So arbeiteten deutsche Eisenwerke in den ersten Jahren ihres Bestehens viel mit belgischen Arbeitern, bis auf den Werken selbst eine junge einheimische Arbeitergeneration erwuchs, die hinter der ausländischen nicht zurückstand. Zieht man Arbeiter aus dem Auslande herbei, so wird man denselben natürlich oft bedeutend höhere Löhne gewähren müssen, hat aber dann vortreffliche Lehrmeister für die übrigen. In Gegenden, welche vom industriellen Leben bisher wenig oder gar nicht berührt wurden, wird man immer gut thun, einige Arbeiter aus Industriebezirken beizuziehen, wenn man ein Geschäft be-

gründet. Denn eine bloß an den gemächlicheren Gang der landwirtschaftlichen Arbeit gewöhnte Bevölkerung bedarf des Beispiels, um die intensivere industrielle Thätigkeit sich anzugewöhnen.

XII. **Verhältnis von Unternehmer und Arbeiter.** Es ist ein oft ausgesprochener, aber leider selten oder nicht zu erfüllender Wunsch, daß das Verhältnis des Unternehmers zu den Arbeitern über den bloßen Lohnvertrag hinaus gehen soll, daß engere und festere Beziehungen beide aneinander knüpfen sollen.

So redlich auch bei vielen Unternehmern der Wille sein mag, ihr Verhältnis zu ihren Arbeitern in diesem Sinne zu gestalten; so aufrichtig, treuherzig und diensteifrig auch in vielen Fällen die Arbeiter sich bemühen, ein solches Verhältnis möglich zu machen: die menschliche Natur und der Charakter des Wirtschaftslebens stellen sich als mächtige Hindernisse dar, um die Verwirklichung jenes Wunsches zur Regel werden zu lassen. Sie ist und bleibt eine schöne nachahmenswerte Ausnahme.

Zu mächtig ist im Unternehmer das Begehren, für seine langjährige Vorbildung, für seine mit Gefahr seines Vermögens, mit Kummer und Sorge verbundene Thätigkeit große, glänzende Gewinne einzuziehen, und zu leicht mag er, wenn ihm ein paar mal Undank und Feindseligkeit begegnete, darin einen Grund finden für ein Zurückgehen auf den Boden starren Rechtes.

Und auf der anderen Seite, auf der des Arbeiters, ist zu mächtig wirkend der beständige Blick auf den Glanz und Luxus, in dem der Unternehmer so häufig lebt, und auf die Armseligkeit des eigenen Haushalts. Die Kontraste sind zu schneidend geworden, um nicht immerfort empfunden zu werden. Ohne dem Unternehmer Gewinnsucht und Hartherzigkeit, ohne dem Arbeiter Neid und Scheelsucht vorwerfen zu müssen, sieht man die Kluft zwischen beiden aufgerissen und stets erweitert durch die Natur der industriellen Thätigkeit.

Die Ursachen der Mißverständnisse zwischen Unternehmern und Arbeitern liegen wohl zum Teile in den Nachwirkungen des früheren Herrschafts- und Abhängigkeits-Verhältnisses. Wenn beide Parteien auf einem neutralen Boden zusammenkommen könnten, um ohne Leidenschaftlichkeit bloß ihr Interesse zu fragen, würden viele Zerwürfnisse gar nicht entstehen oder im Keime erstickt. Der Unternehmer fühlt sich noch zu oft als Herr; der Arbeiter glaubt sich als Diener angesehen und will doch nicht als solcher behandelt sein: das bringt von vornherein beide Teile in schlimme Stimmung.

Eine andere Ursache der Mißhelligkeiten zwischen Unternehmern und Arbeitern liegt darin, daß der sog. Arbeitsmarkt nur in der Theorie existiert. Die beteiligten Parteien kommen nicht zur friedlichen Unterhandlung zusammen, wie dies auf dem Warenmarkte geschieht, sondern treten mißtrauisch aus zwei feindlichen Heerlagern einander gegenüber wie Feinde, die um einen Waffenstillstand unterhandeln.

Die Interessen der Arbeiter und jene der Unternehmer stehen sich in einer Beziehung feindlich gegenüber. Der Unternehmer will einen möglichst hohen Reinertrag, die Arbeiter wollen möglichst hohe Löhne. Das widerspricht sich direkt. Und doch ist bei diesem Widerspruche auch ein gemeinsames Interesse vorhanden, welches die Parteien immer wieder zum friedlichen Verkehre führt und führen muß.

Denn der Unternehmer kann nicht bloß daran denken, aus niedrigen Löhnen Gewinn zu ziehen. Sein Unternehmen ist ja nicht nur für ein einzelnes Geschäftsjahr gegründet, sondern für die Dauer berechnet. Der Unternehmer muß daran denken, daß sein Unternehmen auch in Zukunft flotten Gang nimmt, daß das Kapital, welches im Geschäfte steckt, nur dann Zinsen abwirft, wenn ihm stets die fruchtbarmachende Arbeitskraft vollzählig und willig zur Verfügung steht. Dieses Interesse muß den Arbeitgeber verhindern, einseitig die Löhne herabzudrücken. Sein persönliches Interesse fordert, daß seine Arbeiter in Kraft, Zufriedenheit und Gutwilligkeit ihm dauernd ihre Arbeitsleistung widmen.

Und ein entsprechendes Interesse knüpft den Arbeiter an den Unternehmer. Auch das Interesse des Arbeiters fordert nicht allein momentan hohen Lohn, sondern auch volle und regelmäßige, dauernde Beschäftigung. Das Interesse des Arbeiters an der Stetigkeit des Geschäftsganges ist sogar ein noch größeres, als jenes des Unternehmers, weil eine Stockung dem Arbeiter gleich die empfindlichste Störung in der Haushaltung und den unentbehrlichsten Genüssen bereitet.

In der Stetigkeit und dem flotten Fortgange der Produktion treffen also die Interessen der Arbeitgeber und jene der Arbeiter zusammen; denn nur in stetiger und flotter Produktion erhält jeder Teil das höchste Maß vom Anteil am Gesamtertrag.

XIII. **Die Gesundheit der Arbeiter.** Wo die Arbeit eine natürliche geblieben ist, wo sie in freier Luft vollbracht wird und dem Arbeiter mannigfache Bewegungsarten gestattet, ist sie an sich der Gesundheit des Arbeiters zuträglich. So die Arbeit in den meisten Zweigen der Rohproduktion, bei der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, bei den meisten Baugewerben, auch bei manchen Verkehrsgewerben und bei vielen Kleingewerben. Die groß-industriellen Arbeiten schaden dagegen der Gesundheit der Arbeiter nur zu häufig.

Das Arbeitsmaterial wird durch den industriellen Prozeß immer mehr von seinem Naturzustande entfernt. Es werden dabei Schädlichkeiten entbunden und konzentriert, welche in den Naturgestaltungen gebunden und zerstreut lagen, so daß sie erst in jener Freiheit und Konzentration recht schädlich wirken können. Und auch die Arbeitsbewegung wird von der natürlichen, dem menschlichen Organismus angemessensten Bewegung, dem affenartigen Turnen, Springen und Laufen entfernt, vereinseitigt, ihrer Reize beraubt, gesteigert und konzentriert.

So werden Staub, Gase, grelles Licht, hohe Temperatur, Explosionen, Herabstürzen von Material und Werken (im Grubenbetrieb und bei Bauten), anhaltend stehende, gebeugte, sitzende oder knieende

Haltung zu Feinden des Arbeiterlebens. Als Schutzmittel hiergegen sind Ventilation, gehörige Ruhepausen, hinreichende Abwechselung und Ablösung dringend erforderlich, manchmal auch bessere Fabrikationsmethoden, Werkzeuge und Apparate, unschädliche Rohstoffe. Endlich repressive Maßregeln: Krankenunterstützungskassen, Unfallversicherung.

XIV. **Einigungsämter.** Zweck der Einigungsämter ist es, die Harmonie zwischen Arbeitgebern und Arbeitern herzustellen. Das Einigungsamt, aus Vertretern der Arbeiter wie der Unternehmer bestehend, führt die beiden Parteien in ruhiger Beratung zusammen, um Lohn, Arbeitszeit und andere das Verhältnis beider Teile regelnde Bestimmungen zu beraten und festzusetzen.

Vorteile dieser Ämter liegen schon darin, daß überhaupt Verhandlungen stattfinden, daß die Unternehmer die Arbeiter bei der Feststellung des Lohnes und der wichtigsten Arbeitsregeln mitraten lassen. Beide Teile lernen sich besser kennen und verstehen; gegenseitige Vorurteile verschwinden; jeder sucht seine Sache in Frieden zu verteidigen und sieht dabei mehr und mehr ein, wo die Gegenpartei Zugeständnisse verdient und wo nicht.

Die Hauptsache, nämlich die Lohnfrage, findet eher Gelegenheit zu gedeihlicher Lösung, wenn sie von Repräsentanten beider Teile, als wenn sie von einem allein gelöst wird. Die Unternehmer lernen die Opfer und Mühen und den Lebensbedarf der Arbeiter genauer kennen, diese dagegen gewinnen Einblick in die Industrie; sie sehen ein, wie die Konkurrenz der Produzenten, die Rohstoffpreise, die schwankende Nachfrage auch auf die Löhne einwirken müssen; kurz jeder wird veranlaßt, sich auf den Standpunkt des anderen zu stellen.

So könnten derartige Schiedsgerichte und Einigungsämter gewiß eine gesunde volkswirtschaftliche Schöpfung sein. Aber zum Wesen dieses Systems gehört, daß es ein freiwilliges sei. Wo man die Einigungsämter eingeführt hat (zuerst in England), haben sie schon recht wohlthätige Folgen gezeigt. Freilich darf man nicht die Abhilfe aller industriellen Übelstände von ihnen erwarten.

XV. **Das Recht auf Arbeit.** Häufig ist schon die Frage aufgeworfen worden, ob und wieweit der einzelne ein Recht auf Arbeit habe. Die Frage ist, sowie sie hier gestellt ist, nicht untersuchenswert. Denn mit einem bloßen Recht auf Arbeit wäre ja niemandem geholfen; es handelt sich darum, ob der einzelne ein Recht auf lohnbringende Arbeit habe, oder, um es noch schärfer zu fassen, ob er ein Recht habe auf ein Arbeitsverdienst von menschenwürdiger Höhe. Nur in dieser Form gestellt, kann die Frage überhaupt in Betracht kommen.

In einem zivilisierten Staate muß jeder, der arbeiten will, von seiner Arbeit leben können. Das ist eine billige und vernünftige Forderung, weil die Ordnung der Natur es gefügt hat, daß auch ohne Zivilisation der Mensch von seiner Arbeit leben kann und weil die Zivilisation die Ordnung der Dinge doch unmöglich verschlechtern kann. Aber dieses von der Natur aus dem Menschen zukommende Recht auf ein Arbeitserträgnis ist eben von der Natur aus ein sehr karges und unsicheres; es ist weder unbedingt, noch unbegrenzt. Was unter unseren Himmelsstrichen die Natur von sich aus dem Menschen an Erwerbsgelegenheit geboten hat, reicht nur zu einem sehr mühsamen Arbeitskampfe voll härtester Entbehrungen aus; darüber hinaus kann das Recht auf Arbeit nicht gehen; es kann insbesondere nicht so weit gehen, daß dem einzelnen ein Arbeitsverdienst garantiert werde von jener Höhe, wie es die besser gestellten Arbeiter beziehen.

Es kann das Recht auf Arbeit auch nicht so aufgefaßt werden, daß jeder dasjenige Arbeitsverdienst fordern könne, welches ihm nach seinen Kräften und Kenntnissen entspricht. Die Gesellschaft kann unmöglich jedem Arzte Patienten garantieren, jedem Advokaten Rechtsstreitigkeiten, jedem Schriftsteller ein Lesepublikum und jedem Musiker zahlungsfähige Zuhörer. Um qualifizierte Arbeit kann es sich nicht handeln, sondern nur um schwere unqualifizierte Arbeit, die des Menschen Naturrecht ist.

Dieses Minimum von Erwerbsberechtigung sollte jedoch nicht allein allseitige Anerkennung finden, sondern auch zweckdienliche Einrichtungen: Arbeitsnachweisungen in großem Stile und, zur Beschäftigung Arbeitsloser, Organisationen, welche gerecht, praktisch und human sind. In manchen bestehenden Einrichtungen lassen sich brauchbare Ansätze hierzu erkennen.

XVI. **Arbeitspolitik.** Im Interesse der ganzen Volkswirtschaft liegt es, daß genügende, leistungsfähige Arbeitskräfte für alle Arbeitszweige vorhanden sind und daß diese Arbeitskräfte gern, in friedlichem Einvernehmen, in ersprießlicher Weise, ohne Störungen und in menschenwürdiger, sich immer verbessernder Lage thätig sein können. Die Sorge hierfür muß sich durch die ganze wirtschaftliche Politik hindurchziehen, jede Einzelheit derselben beherrschen. Als besondere Maßregeln der Arbeitspolitik erscheinen:

1. Die Arbeitsstatistik, d. h. Klarstellung der thatsächlich bestehenden Arbeitsverhältnisse.

2. Ausbildung der Arbeitskräfte, u. zwar sowohl allgemeine Schulbildung als auch besondere Bildungsanstalten für die Arbeitskräfte der Haupterwerbszweige (s. die letzteren).

3. Besondere Regelung der Arbeitsverhältnisse von jugendlichen und weiblichen Arbeitskräften, weil dieselben eines besonderen Schutzes bedürfen. Die Kinderarbeit fordert insbesondere: ein gesetzliches Minimalalter; Verbot der Sonntags- und Nachtarbeit; Verbot aller gesundheitsschädlichen und gefährlichen Arbeiten; Festsetzung von Maximal-Arbeitszeiten und Arbeitspausen; Sorge für regelmäßigen Unterricht. Entsprechende Fürsorge erfordern die halberwachsenen Arbeiter. Für die weiblichen Arbeitskräfte sind gesetzliche Bestimmungen und Einschränkungen zum Schutze der Moral, der Gesundheit, der Häuslichkeit und des Familienlebens nötig.

4. Regelung der Arbeitszeit. Eine noch viel umstrittene Frage. Allgemein und entschieden

anerkannt ist bis jetzt die Notwendigkeit obrigkeitlicher Beschränkung und Regelung der Sonntags- und Nachtarbeit (notwendiger Schichtwechsel). Die Festsetzung einer Normalarbeitszeit erfordert jedenfalls genaues Eingehen auf die ungemein verschieden gearteten Verhältnisse der einzelnen Erwerbszweige und auf die örtlichen Verhältnisse.

5. Verhinderung von gesundheitsschädlichen und gefährlichen Arbeiten; Vorschriften über Schutzmaßregeln bei solchen.

6. Regelung des Hilfskassenwesens und der Arbeiterversicherung.

7. Regelung der Wohnungsverhältnisse. Von einer solchen sind erst ungenügende Anfänge in einzelnen Staaten angebahnt.

8. Behörden für die Regelung des Verhältnisses zwischen Arbeitern und Arbeitgebern (Schiedsgerichte, Einigungsämter).

9. Arbeitsinspektion, d. h. Behörden zur Kontrolle der thatsächlichen Zustände, zur Durchführung und Weiterbildung der Arbeiterschutzgesetze.

3. Kapitel: Das Kapital.

I. **Wesen und Bedeutung.** Am spätesten in der Geschichte der menschlichen Wirtschaft ist das Kapital in die Produktion eingetreten. Im gewöhnlichen Leben versteht man häufig unter dem Worte Kapital eine angesammelte Geldsumme. Das ist entschieden unrichtig. Kapital ist jedes Gut, welches eine Nutzung abwirft. Die Nutzung also macht das Kapital. Je dauernder die Nutzung ist, je länger und je regelmäßiger das Gut dieselbe abwirft, umsomehr hat es das Wesen eines Kapitals. Die einzelnen Güter haben aber sehr verschiedene Fähigkeit, solche Nutzung abzuwerfen. Eine Geldsumme, für welche man Staatspapiere kauft, um Jahr für Jahr die Zinsen einzukassieren, hat mehr den Charakter eines Kapitals, als eine Maschine, welche sich mit der Zeit abnützt, obgleich auch diese zweifellos ein Kapital ist. Güter, welche vorzugsweise geeignet sind, eine Nutzung abzuwerfen, nennt man Kapital auch dann, wenn sie gerade keine Nutzung abwerfen; man nennt sie dann totes Kapital.

II. **Entstehung des Kapitals.** Kapitalien entstehen: 1. Durch Okkupation freier Güter, indem man diesen Gütern einen Wertplatz einräumt und sie zum Eigentum macht. Sobald irgend ein freies Gut menschlichen Zwecken auf die Dauer unterthänig gemacht worden ist, ist es ein Kapital geworden. Die menschliche Arbeit, sei sie nun vorzugsweise geistig oder körperlich, die an den Schöpfungen der Naturthätigkeit wirksam wird, macht dieselben zum Kapital. Deshalb sagt man auch: Kapital ist aufgespeicherte Arbeit. Es ist ein durch die menschliche Arbeit den menschlichen Zwecken näher gebrachtes Gut. Alles Kapital besteht aus ehemaligen Naturprodukten und ehemaliger Arbeit.

2. Durch Erhöhung des Wertes vorhandener Kapitalien.

3. Durch Ersparnis. Eine Menge von freien Gütern wird durch Arbeit in Angriff genommen, kann aber doch nicht zu Kapitalien werden, weil das Bedürfnis sie augenblicklich verzehrt. Die Ersparnis dagegen entzieht Produkte dem Verbrauche und hebt sie auf, um sie dauernd benützen zu können. Die Kapitalersparnis hat aber wieder ihre besonderen Bedingungen, nämlich a) einen Gegenstand, der erspart werden kann. Es muß also immer für die notwendigen Bedürfnisse gesorgt sein, damit etwas für die Zukunft übrig bleiben kann. b) Wirtschaftliche Voraussicht auf die zukünftigen Bedürfnisse und Beherrschung der gegenwärtigen Bedürfnisse. Diese Fähigkeiten sind den einzelnen Völkern und ganzen Menschen nicht gleich von der Natur mitgegeben, sondern werden erst durch mannigfache Kämpfe und Entbehrungen angelernt. Rohen Völkern fehlt der Trieb zur Kapitalbildung; sie müssen ihn erst durch Hunger, Not und Teuerung gewinnen. Menschen, welche ihre künftigen Bedürfnisse nicht voraussehen können, z. B. alle, die ein gefährdetes Leben führen, haben naturgemäß keinen so großen Kapitalbildungstrieb als andere. Der Kinderlose hat notwendigerweise keinen so großen Trieb zur Kapitalersparnis, als der Familienvater. c) Sicherheit des Kapitals. Die Ersparnis wird nur stattfinden, wenn der Sparende weiß, daß das, was er erspart, ihm auch in Zukunft wirklich zu gute kommen werde. In dieser Hinsicht ist das Eigentum am Kapital eine der hervorragendsten wirtschaftlichen Erscheinungen. Die hohe Bedeutung des Eigentums liegt darin, daß es eine Grundbedingung aller Kapitalbildung ist. Niemand wird seinen gegenwärtigen Bedürfnissen ihre Befriedigung versagen wollen, wenn nicht das Eigentumsrecht ihm die Sicherheit bietet, daß das Ersparte in Zukunft ihm oder seinen Erben gehöre. Seiner Entstehung nach ist das Eigentum ein natürliches (ursprüngliches) oder abgeleitetes. Das natürliche entsteht dadurch, daß die Arbeitskraft, welche an irgend einen Gegenstand hingewendet wird, den Gegenstand für sich in Anspruch nimmt. Dieser ursprüngliche Charakter des Eigentums wird aber verwischt und unklar gemacht durch das geschichtliche oder abgeleitete Eigentum. Mit dem ursprünglichen Eigentum ist nämlich auch die Übertragbarkeit und Tauschfähigkeit des Eigentums gegeben. Der erste Erwerber irgend eines Gutes, der dasselbe mittels seiner Arbeit der Natur abgerungen hat, hat ein natürliches Recht auf dieses Arbeitsprodukt. Er kann aber dieses Recht auf einen anderen übertragen, und dieser wieder auf einen anderen. So wird das natürliche Eigentum zum geschichtlichen, zum abgeleiteten Eigentum, und schließlich wird das letztere selbst auf Kosten des ursprünglichen Eigentums geschützt. Heutzutage, wo fast alles Arbeitsmaterial schon Eigentum ist, kann in der Regel wenig ursprüngliches Eigentum mehr entstehen.

Im Anschlusse an das Eigentum ist aber auch das Erbrecht eine wichtige Vorbedingung aller Kapitalersparnis. Denn der Mensch würde nicht wohl Kapitalien ersparen, wenn er sie nicht im Falle des Todes auf diejenigen Menschen übertragen

könnte, die ihm am nächsten stehen. Die Gewißheit, seinen Kindern Kapital hinterlassen zu können, macht den Menschen fleißiger und arbeitsamer, sie vermehrt die Güter einzelner Familien und mit ihnen die Güterwelt ganzer Völker, und hierin liegt die volkswirtschaftliche Bedeutung des Erbrechtes.

Die Okkupation, die Werterhöhung und die Ersparnis wirken bei der Bildung der Kapitalien zusammen. Wo, wie in unseren Kulturländern, eine Okkupation nur noch ausnahmsweise möglich ist, muß die Neubildung der Kapitalien hauptsächlich durch die Werterhöhung und die Ersparnis herbeigeführt werden. Erstere dadurch, daß die wertvolleren Kapitalien durch Hineinwendung minder wertvoller und durch Produktion immer ausgedehnter und ergiebiger gemacht werden. Auch bei der Herstellung der Gebrauchsgüter kann die Sparsamkeit thätig werden, indem sie diese Güter auf die billigste Weise herstellt und so, daß sie beim Gebrauch möglichst lange vorhalten.

III. **Erhaltung des Kapitals.** Das Kapital behauptet sein Dasein nicht durch beständige Erhaltung der Sache nach, sondern durch stete Ergänzung und Erneuerung. Alles vorhandene Kapital will den Weg aller Dinge, den Weg der Zerstörung gehen, und wird überdies durch Arbeit und Nutzgebrauch abgenützt. Das wirtschaftliche Interesse aber fordert, daß die Kapitalien ihrem Werke nach erhalten werden. Zunächst geschieht dies durch Ausbesserung; wo diese nicht möglich ist, durch Amortisation (Abschreibung). Letztere findet in der Weise statt, daß man aus den jährlichen Erträgnissen eines der Abnützung unterliegenden Kapitals Jahr um Jahr so viel zurückbehält (wirklich oder in den Ertragsberechnungen), als nötig ist, um zu der Zeit, wo das Kapital völlig abgenützt sein wird, einen ihm gleichen Wert erspart zu haben.

Neben der durch Abnützung und allmähliche Entwertung herbeigeführten Verminderung drohen dem Kapitalvermögen auch mancherlei Zufälle, welche durch keinerlei Vorsichtsmaßregeln völlig abgewehrt werden können. Die durch solche Zufälle herbeigeführten Schäden können aber in den meisten Fällen mit Hilfe des Versicherungsprinzips vergütet werden. Die Idee der Kapitalversicherung ist uralt. Sie liegt schon in jeder Mehrheit von Vermögensbestandteilen, welche verschiedenen Zufällen ausgesetzt sind. Durch eine Mannigfaltigkeit von Kapitalsbestandteilen in einem Vermögen wird die Selbstversicherung möglich, welche darin besteht, daß der wirtschaftende Mensch sein Vermögen nicht in ein einziges Objekt niederlegt, sondern in mehrere, welche nicht den gleichen Zufällen ausgesetzt sind. Mit der Mannigfaltigkeit der Vermögensbestandteile werden zwar auch die Gefahren des Zufalls immer mannigfaltiger, aber die Gefahr wird geteilt. Je größer die Zahl der vom Zufall gefährdeten Objekte, um so regelmäßiger wird sich der Verlust durch den Zufall gestalten. Soll der Kampf gegen den Zufall systematisch sein, so muß der einzelne, der ihn führt, aus allem, was ihm der Zufall verschont, einen Ersatz bilden für das, was noch gefährdet ist. In der Ersparnis des ersteren wird ebenso oft gefehlt, als in der Berechnung des letzteren. Das ganze Kapital eines Volkes versichert sich durch seine große Mannigfaltigkeit an Bestandteilen und durch beständige Neubildungen von selbst. Um dem einzelnen die Versicherung zu erleichtern, hat ein organisiertes Versicherungswesen den Kampf gegen den Zufall aufgenommen. Um Kapitalsbeschädigungen zu vergüten, bildet es aus kleinen Beiträgen ein großes Kapital, welches als Ersatz eintritt, wenn das Kapital eines Versicherten durch einen bestimmten Zufall beschädigt wird. Wie groß das Ersatzkapital sein soll, das in die durch den Zufall geschlagenen Lücken eintreten soll, ergiebt sich aus der möglichen Größe der letzteren. Um sie zu kennen, müssen sie vorher beobachtet werden. Die einzelnen Anstalten des Versicherungswesens sind entweder als Spekulationsunternehmungen oder von den Versicherten auf Gegenseitigkeit begründet.

IV. **Untergang des Kapitals.** Kapitalien gehen unter:

1. Durch Verlust und freiwilliges Aufgeben. Die bedeutendsten unfreiwilligen Kapitalverluste erfolgen durch Elementarereignisse (Brand, Überschwemmung, Hagelschlag, Erdbeben 2c.); durch Kriege und Revolutionen. Freiwilliges Aufgeben von Kapitalien findet statt, wenn man einsieht, daß Kapitalien nicht mehr zu halten sind (z. B. Verlassen von Seeschiffen); oder daß wirtschaftliche Unternehmungen, in welche Kapitalien gesteckt wurden, keinen Erfolg mehr versprechen (aufgelassene Grubenbaue; aufgegebene Kanal- u. Dammbauten 2c.).

2. Durch Verbrauch und Abnützung. Dem Verbrauch und der Abnützung kann durch Reparaturen oft sehr lang entgegengewirkt werden. Das sind Hineinwendungen von neuem Kapital in altes, ökonomisch dann gerechtfertigt, wenn der Wert der Erhaltung des Kapitals mindestens gleich ist dem Werte der hineingewendeten Reparaturen. Bei vielen Abnützungen verlohnen sich Reparaturen nicht; namentlich bei solchen Kapitalien, deren Brauchbarkeit technischen Fortschritten gegenüber abnimmt (Maschinen, Verkehrswerkzeuge).

3. Durch Wertverminderung, welche auch ohne sachliche Verschlechterung eintreten kann, z. B. bei Gegenständen, welche aus der Mode kommen. So können ganze Städte, Eisenbahnen, Seehäfen 2c. an Kapitalswert einbüßen, wenn sich die Verkehrsrichtungen ändern.

Nicht jeder Untergang von Kapital ist an sich schon ein wirtschaftliches Unglück. Es können Kapitalien untergehen, während und weil sie dabei neue größere Kapitalien erzeugen. Oder sie können untergehen, um irgend eine bedeutende Arbeitskraft zu erhalten, um Zugang zu einem freien Gute zu verschaffen, das außerdem unzugänglich gewesen wäre, oder um andere bedeutendere Kapitalien zu erhalten. In all diesen Fällen haben sie ein wirtschaftliches Ende gefunden.

V. **Nutz- und Produktivkapital.** Die manchmal getroffene Unterscheidung von Nutz- und Pro-

duktivkapital läßt sich nicht durchführen. Sie versteht unter Nutzkapital jenes, dessen Nutzung unmittelbar das befriedigte Bedürfnis ist, und unter Produktivkapital jenes, welches bei der Produktion von Gütern nutzbar mitwirkt, also nicht unmittelbar dem Bedürfnisse dient. Besser ist es, wenn man nur das Produktivkapital als eigentliches Kapital, das Nutzkapital dagegen als Gebrauchsvorrat bezeichnet. Der Unterschied zwischen beiden ist überhaupt ein fließender. Gleiche Dinge können unter verschiedenen Umständen ebensowohl produktives Kapital, als auch Gebrauchsvorrat werden. Ein Grundstück, als Ziergarten verwendet, ist Gebrauchsgut; als Gemüsegarten kann es im nächsten Jahre produktives Kapital werden. Ebenso ein Haus, je nachdem es als Wohnhaus oder als Werkstätte, ein Pferd, je nachdem es zum Spazierenfahren oder zum Lasttransport benützt wird. Im Verlaufe der Wirtschaft kann es nötig oder ratsam erscheinen, daß produktives Kapital in Gebrauchsvorrat umgesetzt wird oder umgekehrt. Z. B. Verwandlung von Wohn- in Arbeitsräume, von Baumaterial in Heizmaterial, von Arbeitsvieh in Schlachtvieh ꝛc. Der Gebrauchsvorrat hat in viel höherem Grade das Merkmal der Abnützung als das Kapital. Aber es geht nicht an, die Grenzlinie zwischen beiden etwa darin suchen zu wollen, als ob beim Produktivkapital die Verzehrung nur die unbeabsichtigte Schattenseite des Gebrauchs sei, beim Gebrauchsvorrat dagegen Bestimmung. Auch bei Gebrauchsvorräten ist sehr häufig nur der Gebrauch, nicht der Verbrauch beabsichtigt (z. B. bei Möbeln, Kleidern, Büchern u. s. f.); und der Verbrauch erscheint nur als die unbeabsichtigte, aber unvermeidliche Schattenseite des Gebrauchs.

Produktives Kapital und Gebrauchsvorrat müssen innerhalb des gesamten Volksvermögens wie des einzelnen Privatvermögens in einem gewissen Verhältnisse stehen. Zuviel Gebrauchsvorrat im Verhältnis zum produktiven Kapital ist Verschwendung; zuviel Produktivkapital gegenüber geringen Gebrauchsvorräten ein Zeichen von Geiz, Habsucht, oder von Mangel an edlerem Luxus. Es darf weder der Erwerbstrieb noch der Verzehrungstrieb einseitig wuchern.

Ganze Ortschaften können, je nachdem in ihnen das produktive Kapital oder der Gebrauchsvorrat überwiegt, den Eindruck von Produktionsplätzen (Industriestädte) oder von Konsumtionsplätzen (Residenzen, Bade- und Vergnügungsorte, Villegiaturen) machen. Ob sie das eine oder das andere oder eine Mischung von beiden werden, hängt von ihrer natürlichen Ausstattung mit Produktionsmitteln, sowie von ihrer landschaftlichen Lage ab.

Ob neugebildete Werte von der Einzeln- und Volkswirtschaft den Gebrauchsvorräten oder dem produktiven Kapital zugewiesen werden: das hängt ab vom Charakter, der Erziehung und der bisherigen wirtschaftlichen Geschichte der Eigentümer, aber auch von äußeren Umständen mannigfacher Art. Je mehr Gewinn eine produktive Kapitalsanlage verspricht, um so eher wird man geneigt sein, neuere und ältere Werte ihr, statt dem Gebrauchsvorrat, zuzuwenden. Umgekehrt werden jene produktiven Kapitalien, mit welchen gerade keine großen Erfolge erzielt werden können, gern in Gebrauchsvorräte, in Luxus und Komfort umgewandelt. Lebensgenuß und Gütererzeugung, durch den Gebrauchsvorrat und das produktive Kapital repräsentiert, schließen sich nicht aus, sondern ergänzen sich auch gegenseitig.

VI. **Flüssiges (umlaufendes) und fixes (stehendes) Kapital.** A. Das flüssige Kapital ist dasjenige, wobei Kapital und Nutzung zusammenfließen, das Kapital in der Nutzung verschwindet. Es entsteht aus Arbeit und aus den Nutzungen vom fixen Kapital, ist in der Regel immerfort in produktiven Prozessen begriffen, nimmt fortwährend weitere Arbeitsleistungen sowie Zuflüsse aus anderen flüssigen Kapitalien und ebenso auch die Nutzungen stehender Kapitalien auf, bis es fertige Produkte erzielt, welche dann wieder als Gebrauchsvorräte oder als fließendes oder fixes Produktivkapital angewendet werden können. Das flüssige Kapital eines Volkes besteht aus:

1. Rohstoffen, welche bei der Produktion in den Produkten aufgehen oder als Konsumtionsgegenstände im Handel sind.

2. Hilfsstoffen, die ebenfalls bei der Produktion verbraucht werden, z. B. Heizmaterial und dergl.

3. Warenvorräten, welche im Handel umgesetzt werden, und

4. Barem Gelde. Das flüssige Kapital bleibt keineswegs immer in einer und derselben Unternehmung, um innerhalb derselben von einem Prozeß zum andern fortzulaufen, sondern es geht durch das Geld und durch Vermittlung des Kredits von einem Geschäfte in das andere über. Es vermittelt auch zwischen den Kapitalien einerseits und der Arbeit anderseits, indem es als Lohnzahlung auftritt.

Je flotter der Gang der ganzen Wirtschaft ist, um so beweglicher wird das flüssige Kapital sich erweisen, um so rascher werden die Roh- und Hilfsstoffe verbraucht, die Warenvorräte verkauft, das Barkapital umgesetzt.

B. Das stehende oder fixe Kapital ist dadurch charakteristisch, daß dabei ein Stamm oder Stock längere Zeit sich erhält, stehen bleibt und die Nutzung von sich ablösen läßt. Eine Zeitbestimmung für die Dauer des fixen Kapitals läßt sich nicht angeben; das Charakteristische an ihm ist auch nicht die Zeitdauer, sondern die Ablösung einzelner unterscheidbarer Früchte, wiederholte Nutzungsakte. Solche fixe oder stehende Kapitalien sind:

1. Alle Bauwerke, welche der Produktion, dem Handel, dem Verkehre oder anderen wirtschaftlichen Thätigkeiten dienen: Fabriken, Werkstätten, Magazine, Amtsgebäude, Bahnhöfe, Straßen, Kanäle, Eisenbahnen, Telegraphenleitungen, Brücken, Bergwerke u. s. w.

2. Grundstücke mit allem, was daran gearbeitet und verbessert ist: Bodenmeliorationen, Bewässerungs- und Entwässerungsanlagen, Waldungen und überhaupt dauernde Pflanzungen.

3. Werkzeuge und Maschinen.

4. Nutztiere, sofern sie entweder als Arbeitstiere oder als Milchvieh, Wollschafe und dergl. verwendet werden.

5. Unkörperliche Kapitalien: Kundschaft, Kenntnisse und Fähigkeiten aller Art.

6. Forderungen, welche Kapitalwerte repräsentieren (Staatspapiere, Aktien, Hypotheken u. s. f.).

Wie die Gebrauchsvorräte und die Produktivkapitalien sich beständig ergänzen und ineinander übergehen, so ist das auch der Fall bei dem flüssigen und stehenden Kapital. Immerfort geht flüssiges in stehendes Kapital über. Maschinen entstehen aus Eisen und Holz als Rohstoffen, Häuser und andere Bauwerke, also ebenfalls fixe Kapitalien, aus Arbeitslöhnen und verbrauchtem Material. Aber auch stehendes Kapitel geht durch Vermittlung seiner Nutzung in umlaufendes Kapital über. Die Nutzung der Eisenbahnen und Straßen eines Landes z. B. geht über in die Erleichterung der Produktion und damit wiederum teils in umlaufendes, teils in stehendes Kapital. So findet eine fortwährende Ergänzung und Wechselwirkung zwischen stehendem und umlaufendem Kapital statt.

Als eine grundsätzliche Frage erscheint es, ob die Grundstücke auch Kapital genannt werden dürfen. Diese Frage hängt davon ab, wie man überhaupt den Kapitalbegriff definiert. Gemeinsam haben die Grundstücke mit den beweglichen Kapitalien: a) die Eigenschaft, bei der Güterproduktion als notwendig mitzuwirken; b) die Eigenschaft, Werterhöhungen und Verminderungen zu erleiden, Gegenstände des Eigentumsrechts, des Kaufes und Tausches, der Vermietung und Beleihung 2c. zu sein. Also immerhin Eigenschaften, welche wirtschaftlich als sehr bedeutsam erscheinen, teilen die Grundstücke mit den beweglichen Kapitalien. Dagegen unterscheiden sie sich von letzteren in folgendem: a) die Grundstücke entstanden durch die Natur; die beweglichen Kapitalien durch die Natur und den Menschen im Zusammenwirken. b) Die beweglichen Kapitalien sind beständig vermehrbar, die Grundstücke nicht. c) Die beweglichen Kapitalien sind vergänglich, die Grundstücke in der Regel von ewiger Dauer. d) Die Grundstücke sind unbeweglich. e) Die Kapitalien produzieren in der Regel nur mit Hilfe von menschlicher Arbeitsthätigkeit (ausgenommen etwa Viehherden, Obstbäume); die Grundstücke — freilich sehr beschränkt — auch ohne alle menschliche Beihilfe.

VII. **Anlage- und Betriebskapital.** Dieser Unterschied ist praktisch besonders wichtig.

Unter dem Anlagekapital versteht man die Gesamtheit der zu einem Geschäftsbetriebe erforderlichen stehenden Kapitalien, d. h. jene Kapitalien, welche körperlich erhalten bleiben. Indem sie den Betrieb ermöglichen, dem Betriebskapital Spielraum für seine Thätigkeit geben und unter seiner Mithilfe jährliche Erträge liefern, hängen sie auf das innigste mit den Betriebskapitalien zusammen; beide Arten sind durchaus aufeinander angewiesen. Das Betriebskapital zieht im Anlagekapital ein und aus; es wohnt in ihm, stützt sich darauf und hält sich an ihm.

Man darf das Anlagekapital nicht verwechseln mit dem Anfangskapital. Das Anfangskapital eines Betriebes besteht aus einem Anlagekapital und aus dem Betriebskapital für die erste Betriebsperiode, ist also immer größer, als das erste Anlagekapital. Dagegen kann das Anlagekapital mit der Zeit vergrößert werden, weit über den Betrag des Anfangskapitals hinaus.

Das Betriebskapital umfaßt die Gesamtheit der flüssigen Kapitalien eines Unternehmens: Ausgaben für Ankauf von Roh- und Hilfsstoffen zur Verarbeitung, eingekaufte Waren für den Wiederverkauf, Ausgaben für Lohn, für Unterhaltung und Ausbesserung von Gebäuden, Maschinen, Fahrzeugen; Ausgaben für Zölle, Steuern; Kassenvorräte u. s. f.

VIII. **Verhältnis von Anlage- und Betriebskapital.** Ein für das Gedeihen einer Unternehmung überaus wichtiges Moment liegt in der richtigen Mischung von Anlage- und Betriebskapital. Es sind hierbei zwei Fehler zu vermeiden.

1. Man darf das Anlagekapital gegenüber dem voraussichtlichen Betrieb ja nicht zu hoch greifen und kann hierin kaum vorsichtig genug sein. Denn das Anlagekapital ist einer vollkommenen Ausnützung viel weniger sicher, als das Betriebskapital. Technische Fortschritte erschweren die Ausnützung älterer Maschinen und Methoden, politische und kommerzielle Ereignisse die Ausnützung von Magazinen, Schiffen, Wagen, Platzverhältnissen, teuer erzogenen Kundschaften. Hat man das Anlagekapital etwa zu klein genommen, so kann es später viel leichter ergänzt, als ein zu großes vermindert werden.

Es ist ein Fehler der gegenwärtigen Wirtschaftsperiode und speziell einzelner Jahre, daß im allgemeinen zu viel stehende Kapitalsanlagen gemacht, große Unternehmungen gegründet werden, die man dann nicht gehörig ausnützt, weil die Betriebskapitalien und der Absatz für einen erfolgreichen Betrieb mangeln.

2. Anderseits darf man aber auch an dem Anlagekapital nicht allzuängstlich sparen. Für viele Unternehmungen, namentlich für ganz neue Produktionszweige muß es zwar als Grundsatz gelten, daß die Anlage klein, als Versuch, beginnt und aus den Betriebserfolgen heraus allmählich wachse und sich vergrößere. Unternehmungen aber, deren Produkte marktmäßig geworden, die eine Konkurrenz gleichartiger Unternehmungen auszuhalten haben, können nicht kleiner anfangen, als die Durchschnittsgröße ihrer Konkurrentinnen erlaubt. Sonst verlören sie alle Vorteile des Großbetriebs gegenüber jenen.

Zwischen diesen beiden Arten von Unternehmungen stehen freilich noch eine Menge anderer, von welchen man weder behaupten kann, daß sie völlig neu seien, noch daß sie eine zahlreiche Konkurrenz gleichartiger Unternehmungen auszuhalten hätten. Da ist die Entscheidung über die Größe des Anlagekapitals am schwersten. Hält man sich dabei in den engsten Schranken der Vorsicht, so läuft man Gefahr, nie aus dem Stadium des Provisoriums herauszukommen; man hat immer ein unfertiges, werdendes Geschäft.

Allgemeine Regeln können in solchen Fällen

nicht mehr aufgestellt werden, Wie groß bei solchen Geschäften das Anlagekapital werden darf, kommt ganz auf die speziellen Verhältnisse an, auf die Resultate der letzten Jahre u. s. f. Hier kann nur der in die Zukunft schauende Scharfblick des Unternehmers die richtige Entscheidung treffen.

Innerhalb einer ganzen Volkswirtschaft müssen sich die Fehler, welche von einzelnen Unternehmern in dieser Hinsicht gemacht werden, so ziemlich ausgleichen. Das ganze nationale Anlagekapital wie das ganze Betriebskapital haben ein Bestreben nach beständiger Vermehrung. Politische Schädigungen der Kapitalbildung (Kriege, Revolutionen) treffen gewöhnlich das Betriebskapital; feindselige Naturereignisse das Anlagekapital.

IX. Produktivität des Kapitals. Wiederholt ist die Frage aufgeworfen worden, ob das Kapital auch an sich produktiv sei. Im engsten Wortsinn erscheinen gewisse Kapitalien unbedingt als produktiv (z. B. eine Viehherde, das Holzkapital in einem Walde). Die meisten Kapitalien werden nur produktiv unter menschlicher Mitwirkung. Etwas anderes ist die Frage, ob die Mitwirkung des Kapitals an der Produktion sich abschätzen läßt, d. h. ob im Preise eines Produktes bloß die darin aufgegangenen Arbeitsmengen bezahlt werden oder auch die Mitwirkung des Kapitals? Wo die zu einer Produktion nötigen sachlichen Dinge unentgeltlich, durch Okkupation, zu haben sind, wird in den Produkten bloß die darin aufgegangene Arbeit bezahlt. Wo das aber nicht der Fall ist, muß die Mitwirkung des Kapitals im Preise der Produkte bezahlt werden. Die Kapitalbesitzer (oder ihre Vorgänger), welche die produktiven Kapitalien geschaffen, erhalten, geschützt und in stand gehalten haben, haben sich damit ein Recht auf eine Vergütung erworben, wenn sie ihre Kapitalien zur Benützung überlassen. Die Frage ist wichtig für die Stellung des Sozialismus zum Kapital. Jener Theorie gegenüber, welche behauptet, daß im Preis der Produkte nur die darin aufgegangenen Arbeitsquantitäten bezahlt werden, folgert der Sozialismus, daß dem Arbeiter der volle Arbeitsertrag gebühre und dem Besitzer des produktiven Kapitals nichts. Es wird hierbei verkannt, daß, sobald nur noch die im Produkt aufgegangene Arbeitsthätigkeit bezahlt wird, niemand mehr ein Interesse an der Erhaltung und dem Schutz des produktiven Kapitals hätte, dasselbe daher rasch untergehen müßte und nicht mehr ersetzt würde. Auch jener Theorie, welche dem Kapital wirkliche Produktivkraft beimißt, setzt der Sozialismus entgegen, daß wegen dieser Produktivkraft das Kapital Kollektiv-Eigentum sein muß. Es wird aber auch hier verkannt, daß das Kapital seine produktive Kraft nur entfalten kann, wenn es überhaupt gebildet, wenn es erspart und sorgsam erhalten wird; dabei wird gewöhnlich die Thatsache übersehen, daß zu dieser Ersparnis und sorgfältigen Behandlung eben das Privateigentum am Kapital notwendig ist, weil zu energischer Neubildung und zu sorgsamster Behandlung des Kapitals der Gemeinsinn nicht ausreicht.

4. Kapitel: Das Zusammenwirken der Produktionsfaktoren.

I. Allgemeine Aufgabe der Produktion. Der Betrieb einer produktiven Unternehmung hat die Aufgabe, das vorhandene Anlagekapital durch zweckmäßige Verwendung gut abgemessener Quantitäten von Betriebskapital und durch Anwendung eigener und fremder Arbeitskräfte in energische Bewegung zu versetzen, und mit möglichster Schonung der Kapitalien und Arbeitskräfte einen möglichst großen Produktwert zu erzeugen.

Es läßt sich beim Betriebe aller produktiven Unternehmungen ein positives und ein negatives Erfordernis erkennen.

1. In positiver Richtung verlangt man von einer rationellen Produktion höchstmögliche Quantität, vollkommenste Qualität der Produkte, größte Schnelligkeit und eventuell auch Mannigfaltigkeit und Akkommodation an die wechselnden Bedürfnisse und Moden der Konsumenten.

a) Die höchste quantitative Steigerung der Produktion wird zumeist durch möglichste Anwendung von Maschinenthätigkeit erzielt, sowie auch durch sorgfältige Anordnung und Teilung der Arbeit.

b) Die qualitativ vollkommenste Leistung, d. h. die Brauchbarkeit des Produktes, wird durch verschiedene Umstände bedingt, welche keineswegs bei allen Produkten gleichmäßig mitspielen. Bald ist es bloß eine bestimmte Eigenschaft oder Wirksamkeit, welche vom Produkte verlangt wird, bald mehrere. In letzterem Falle bildet die Verwendbarkeit nach verschiedenen Richtungen mit einen Faktor der Qualität. Doch hat der Trieb der Gegenwart mehr und mehr zu einer Teilung der Konsumtionsgegenstände geführt; die Produkte werden mehr und mehr spezialisiert. Auch die Dauerhaftigkeit der Ware ist ein wichtiger Faktor der Qualität bei vielen Artikeln; bedingt durch die Solidität und Unverfälschtheit des Materials und der Herstellungsmethode.

Praktische Formen verleihen dem Produkte die wichtigen Eigenschaften der Handlichkeit und Bequemlichkeit, indem sie zugleich auf die Dauerhaftigkeit einwirken. Erzielt werden sie zumeist durch Spezialisierung, durch sorgfältiges Eingehen auf die Wünsche und Gedanken der Konsumenten, durch eigene Gebrauchsversuche, von welchen überhaupt die Qualität ganz wesentlich abhängt. Bei solchen Gebrauchsversuchen muß der Unternehmer sich auf einen möglichst objektiven Standpunkt stellen, in die verschiedenartigsten Bedürfnisse hineindenken und die Gebrauchsversuche unter den verschiedenartigsten Umständen und an den verschiedenartigsten Objekten, sowie in mannigfachen Mischungen anstellen, um über die Eigenschaften seines Produktes Kenntnis zu erhalten. Fehlerlosigkeit und Sauberkeit sind in vielen Fällen wesentliche Erfordernisse der Qualität. Hierzu kommt häufig das wichtige Erfordernis geschmackvoller, oft künstlerischer Durchbildung des Produktes, bedingt durch Spezialisierung und künstlerische Ausbildung des Arbeiters.

c) Die Schnelligkeit der Produktion, bedingt durch Maschinenbetrieb und Spezialisierung, ist ein wichtiges positives Erfordernis des Betriebs, weil es von ihr abhängt, möglichst bald neue dem Konsum zusagende Artikel auf den Markt zu bringen und dadurch die höchsten Preise zu erzielen.

d) Und die Mannigfaltigkeit und das Akkommodationsvermögen der Produktion setzt den Unternehmer in stand, bei einem Wechsel der Bedürfnisse und der Mode diesen rasch zu folgen. Jene Eigenschaften gewinnt ein Betrieb hauptsächlich durch stete Fühlung mit den Kreisen der Konsumtion, durch scharfes und schnelles Ausschauen nach den Bewegungen derselben, durch regsame Geschäftsverbindungen.

2. Nach der negativen Seite hin fordert man von einem rationellen Betrieb möglichste Verminderung der Selbstkosten (Produktionskosten). Sie erscheint mehr oder weniger in jedem einzelnen Teile des Betriebs: in der Verwendung des Rohstoffs (wohlfeiler Einkauf, Anwendung von Surrogaten, Benützung der Abfälle 2c.), in der sorgfältigen Behandlung der Arbeitsgeräte 2c., in der Anordnung der Arbeit, dem Ersatze derselben durch Maschinen 2c., und findet daher eine genauere Berücksichtigung bei der Betrachtung der einzelnen Teile des Betriebs.

II. **Elemente des Betriebs.** Jeder produktive Betrieb besteht aus ökonomischen und aus technischen Thätigkeiten. Die ökonomischen Aufgaben des Betriebs liegen in der Erforschung der Nachfrage, in der Vorausberechnung des Betriebs für die nächste Betriebsperiode; im Ankaufe des Rohstoffs und Hilfsmaterials, im Verkauf der Produkte, in der Berechnung der Geschäftsvorfälle und der Verwendung der Erträgnisse (Bildung von Reservefonds, Betriebserweiterung 2c.). Die technischen Aufgaben liegen in der richtigen Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Anlage, in der Auswahl der Rohstoffe, in der zweckmäßigen Anordnung der Arbeit und der Arbeitshilfsmittel, endlich im unmittelbaren Produktionsprozesse, und seiner steten Verbesserung.

Vollständig lassen sich die ökonomischen und die technischen Elemente des Betriebs nicht trennen. Es wird immer ein Grenzgebiet geben, in welchem beide Arten nebeneinander herlaufen und von einer Persönlichkeit überschaut werden müssen. Selbst bei sehr großen Werken, wo die Leitung unter einen technischen und einen kaufmännischen Direktor geteilt ist, wird der Techniker immer kaufmännische, der Kaufmann auch technische Erfahrungen machen und verwerten müssen.

Neben den ökonomischen und den technischen Elementen des Betriebs sind aber häufig auch rechtliche Fragen zu lösen, die freilich einem Anwalte und den Gerichten überlassen bleiben müssen und politische Fragen, die sich zuweilen hinsichtlich der Regelung der Arbeiterverhältnisse ergeben.

III. **Verhältnis der Produktionsfaktoren.** Das Verhältnis der Produktionsfaktoren untereinander und zu den Produkten ist bei den verschiedenen Produktionszweigen ungemein mannigfaltig. Bei manchen Produktionszweigen, insbesondere bei der gesamten Rohproduktion ist die Naturthätigkeit als Faktor vorherrschend: so bei Ackerbau, Viehzucht, Waldbau, Fischerei, Jagd, Bergbau; bei den industriellen Gewerben erscheint die Arbeit, bei den Handelsgewerben das Kapital als vorherrschender Faktor. Nicht immer besitzt jeder, der eine Produktion beginnt, die Produktionsfaktoren vollständig. Meistens müssen die verschiedenen Arten von Kapital, die geistige und die physische Arbeitsleistung, weil sie sich im Besitze verschiedener Arten Menschen befinden, erst durch einen Unternehmer vereinigt werden. Während des Ganges der Produktionsthätigkeit läßt sich eine ganze Kette von einzelnen bald mehr bald weniger deutlich unterscheidbaren Leistungen beobachten. Und all diese Leistungen weisen wieder verschiedene Verhältnisse der Arbeit, des fixen und des flüssigen Kapitals auf. Jeder Produktion geht zunächst das Bedürfnis und die Suche nach einem ihm dienenden Gute voran, also Thätigkeiten ohne Kapital, vorzugsweise geistiger Natur. Ein gleiches ist der Fall mit den zunächst in der Kette der produktiven Thätigkeit folgenden Erfindungen und Entdeckungen. Diesem folgt weiter die Okkupation von freien Naturgütern, also eine Thätigkeit, bei welcher die Natur vorwiegt. Bis hierher ist von einem Kapitale noch nicht die Rede, aber wenn freie Naturgüter okkupiert sind, dann sind Werte entstanden, welche sich entweder als Gebrauchsvorrat, als fixes oder flüssiges Kapital verwenden lassen; dann ist auch Eigentum und Gebrauchswert entstanden. Im weiteren Verlaufe der produktiven Thätigkeit, wenn die bloße Okkupation von freien Gütern nicht mehr für die Bedürfnisbefriedigung hinreicht, erfolgt eine Produktion von Rohstoffen, wobei die Natur durch menschliche Arbeit und Kapital unterstützt wird; es folgt weiter die Stoffveredelung durch die Industrie mit Hilfe von geteilter Arbeit, von fixem und umlaufendem Kapital in mannigfachen Formen. Diese Veredelung des Stoffes erhebt sich unter Umständen aus gewöhnlichem Gewerbebetrieb bis in die künstlerische Thätigkeit empor, sie bedarf aber mannigfacher Dienstleistungen, die ebenfalls wieder durch flüssiges und fixes Kapital unterstützt werden; sie bedarf ferner des Handels, welcher die Güter den Bedürfnissen zuführt und die Arbeitsteilung wieder ausgleicht. Wenn das fertige Produkt endlich dem Bedürfnisse zugeführt wird, der Konsumtion entgegengeht, hat es seinen Höhepunkt erreicht.

IV. **Das Produkt.** Jede wirtschaftliche Thätigkeit hat zu ihrem Resultate ein Produkt. Mit dem Produkte schließt die Produktion ab. Das Produkt tritt, sobald es da ist, in eine Reihe von Gestalten und Beziehungen ein; es gewinnt einen eigenen Platz in der Güterwelt. Diese Stellung aber wird ihm vermittelt durch seine Bestandteile.

1. Zunächst nimmt das Produkt Stellung zum Bedürfnis. Die erste seiner Eigenschaften und Beziehungen ist ein Gebrauchswert, seine Beziehung zum Bedürfnis. Das Bedürfnis beseelt das Produkt; es ist sein Geist, sein Daseinszweck. Um des Gebrauchswertes willen wird das Produkt geplant,

seine Herstellungsmethode erfunden, vervollkommnet und geregelt.

2. Die zweite Beziehung des Produktes ist das Eigentum; der menschliche Arbeitswille, der in dem erzeugten Produkte aufgegangen ist, hängt noch zusammen mit dem Willen des Arbeiters. Mit unsichtbarer Kette hängt das Produkt am Produzenten: diese Kette ist das Eigentum. Der Produzent allein kann sie lösen und mit ihr das Produkt durch Eigentumsübertragung an einen anderen binden. Aber so fest die Kette auch ist: bei jeder weiteren Lösung und Verknüpfung wird die Verbindung weniger natürlich. Wo sich der Produzent aus einer Mehrheit von Personen zusammensetzt, wird das Produkt in der Regel Eigentum derjenigen Produzenten, welche Eigentümer der Produktionsmittel sind. Doch ist auch das Umgekehrte möglich (z. B. bei landwirtschaftlichen Pachtungen). Alle Vervollkommnung und Anhäufung des produktiven Kapitals geht darauf aus, die Produkte immer mehr zum Eigentum des Besitzers des Kapitals zu machen.

3. Im Tauschwerte geht das Produkt ein Verhältnis seines Gebrauchswertes zu den Gebrauchswerten aller übrigen Produkte ein. Es nimmt Stellung nicht allein zu seinem Bedürfnis, sondern auch zur ganzen wirtschaftlichen Welt, zu allen übrigen Gütern und Bedürfnissen.

4. Eine weitere Eigenschaft des Produktes ist die als Lohn der Arbeit. Das Produkt ist die Vergeltung der um seine Produktion geschehenen wirtschaftlichen That. Ob das Produkt vom Arbeiter selbst gebraucht, ob es gegen ein anderes Produkt vertauscht oder für Geldlohn im Auftrag eines andern hergestellt wird: immer erscheint ein gewisses Äquivalent der Kraftanstrengung des Arbeiters.

5. Das Produkt tritt ferner, sobald es existent geworden ist, in Beziehung zu anderen noch nicht existenten Produkten, deren Werden durch seine Existenz möglich gemacht ist. Es nimmt den Charakter des Kapitals an und zeigt diesen Charakter mehr oder minder in unzähligen Variationen; er verschwindet sogar manchmal ganz. Die Kapitalseigenschaft des Produktes ist gewissermaßen seine Zeugungsfähigkeit.

6. Das Produkt kennt endlich schon gewisse Beziehungen, ehe es existent geworden ist. Es wirft seinen Schatten vor sich her und dieser Schatten ist der Kredit des Produzenten. Der (wirtschaftliche) Kredit des Produzenten ist die Wahrscheinlichkeit der künftigen Existenz, sowie des künftigen Gebrauchs- und Tauschwertes seines Produktes.

Auf diese Weise nimmt jedes Produkt sofort bei seinem Erscheinen in der wirtschaftlichen Welt eine ganz bestimmte Stellung ein; es befindet sich in einem Netz von wirtschaftlichen Beziehungen.

V. **Die Produktionskosten.** Sowie der Mensch nicht mehr von bloßen Geschenken der Natur lebt, also selbst zu produzieren anfängt, ist er fortwährend genötigt, für die Produktion Opfer zu bringen. Der Produzent wendet in das Produkt Kapital und Arbeit, und zwar im einzelnen:

1. Flüssige Kapitalien samt deren Zinsen: Geld zur Bezahlung von Löhnen, zum Ankauf von Roh- und Hilfsstoffen 2c.

2. Die Nutzung fixer Kapitalien, d. h. die Zinsen der Kapitalien, welche in Grundstücken, Gebäuden, Maschinen, Arbeitstieren, Werkzeugen 2c. stecken.

3. Die Leistung seiner eigenen körperlichen und geistigen Arbeit. Diese Arbeit hat ihn einesteils Aufopferung an Lebensgenuß gekostet; andernteils hat sie ihm anderweitige lohnende Thätigkeit unmöglich gemacht. Hat er bei der Produktion nur gewöhnliche körperliche Arbeit vollbracht, so kann er dieselbe leicht schätzen. Hat er dagegen nicht selbst Hand angelegt, wie dies bei großen Geschäften der Fall, so hat er doch anderes gethan; er hat seinen Gedanken und Willen, seine Gewissenhaftigkeit und Kenntnisse walten lassen; er hat die Gefahr des Mißlingens riskiert, Ruhe und Gemütlichkeit, also immer auch ein Stück Leben aufgeopfert.

All dies zusammen sind die Produktionskosten, die Summe der im Produkt enthaltenen Werte. Diese fordert der Produzent vom Produkte wieder. Es muß sie beim Austausch dem Produzenten wieder herstellen. Und wenn wirtschaftlich gearbeitet worden ist, stellt das Produkt auch diese Werte wieder her. Es wird um so teurer verkauft, je höher die Produktionskosten waren. Freilich sind bei der Abschätzung der eigenen Produktionskosten manche Irrtümer möglich.

Aber das Produkt muß nicht allein das enthalten, was an Werten hineingelegt wurde. Man verlangt von ihm, daß es noch mehr enthalte. Der Produzent will nicht allein alles zurück, was er dem Produkte gegeben; er will auch noch Überschuß, Gewinn. Dieser ist das Ziel aller produktiven Thätigkeit; er ist das eigentliche Resultat der Befruchtung des Kapitals durch die Intelligenz und Sorgfalt des Unternehmers.

Anders urteilt der Käufer des Produktes. Für ihn verschwinden die im Produkt aufgegangenen Werte; ihn kümmert nicht das, was das Produkt dem Produzenten wert ist; er hat bloß ein Interesse an der Wohlfeilheit des Produktes.

Daher stehen sich die Interessen des Produzenten und des Konsumenten in dem einen Punkte gegenüber, daß der Produzent sein Produkt teuer verkaufen, der Konsument es billig haben will.

Aber in einem andern Punkte stehen sie sich nicht gegenüber. Dieser Punkt sind die Produktionskosten. Der Konsument hat ein Interesse daran, daß die Produktionskosten niedrig seien. Und der Produzent hat kein Interesse daran, daß diese Kosten hoch seien. Ihm liegt nur daran, daß der Preis des Produktes möglichst hoch über den Produktionskosten stehe.

Außer dem Gegensatze von Anlage- und Betriebskosten unterscheidet man:

A. Spezialkosten, d. h. die gerade für den betreffenden Artikel erwachsenen Kosten (Rohstoff, Löhne, Reparaturen), und

B. Generalkosten, d. h. alle jene Kosten, welche der Unternehmer unter allen Umständen zu

tragen hat, gleichviel, ob er gerade ein bestimmtes Produkt verfertigte oder nicht, ja innerhalb gewisser Grenzen auch ohne Rücksicht darauf, ob er gerade viel oder wenig zu thun hat.

Die Spezialkosten müssen jedem einzelnen Artikel, für den sie erwuchsen, zur Last gerechnet werden, die Generalkosten werden auf alle Artikel und Betriebszweige verteilt.

Die Berechnung der Selbstkosten heißt Kalkulation.

Unterhaltungs- oder Reparaturkosten beziehen sich auf jene kleineren Schäden, welche man, wenn sie entstehen, dadurch ausgleichen kann, daß man neues Material hinzugiebt, neue formende Thätigkeit daran verwendet und dadurch den Wert der verletzten Sache auf gleicher Höhe erhält. Aber diese Auffrischung reicht doch nicht aus, um die Bestandteile des fixen Kapitals vor endlicher Entwertung zu schützen. Die Reparaturen werden nach und nach immer kostspieliger, müssen in immer kürzeren Zwischenräumen wiederholt werden, brauchen immer längere Zeit und stören dadurch den Betrieb, so daß es endlich wohlfeiler und zweckmäßiger erscheint, abgenutzte Teile der alten Anlagen ganz zu beseitigen und durch Neues zu ersetzen, das zudem den Anforderungen der unterdessen vervollkommneten Technik besser entspricht.

VI. **Der Ertrag.** Der Ertrag eines produktiven Unternehmens kann im ganzen aus sehr verschiedenen Kostenersatz-, Gewinn- u. Verlustbeträgen zusammengesetzt werden, nämlich aus:

1. dem Ertrag der verschiedenen Zweige der eigentlichen Produktion;
2. dem Handelsgewinn oder Verlust beim Einkauf von Rohstoffen und Verkauf von Produkten;
3. dem Kurs- und Agiogewinn oder Verlust an Kreditpapieren und Geldsorten bei den Zahlungsgeschäften und beim Handel mit dergleichen Effekten;
4. den Zinsen, Mieten und Pachtgeldern, welche für solche Kapitalien bezahlt, resp. empfangen werden, die von anderen entliehen oder an andere ausgeliehen sind;
5. den etwa zufälligen Erträgnissen u. Verlusten.

VII. **Verhältnis von Kosten und Ertrag.** Sieht man auf das Verhältnis der Produktionskosten zum Rohertrag, so lassen sich alle Unternehmungen in drei Klassen teilen, nämlich in:

1. Solche, wo die Produktionskosten dem Rohertrage gleich sind, wo der Ertrag eben die Kosten deckt. Ganz genau wird er sie zwar niemals decken; aber wenigstens annähernd, wenn man die Erträgnisse längerer Zeiträume vergleicht. Solche Unternehmungen sind, wenn unter den Produktionskosten auch ein gebührender Arbeitslohn des Unternehmers steckt, immerhin ein wirtschaftlicher Erfolg und können weiter betrieben werden.

2. Rentierende Unternehmungen, wobei durch den Gewinn Kapitalien frei werden und Vermögen sich ansammelt, welches entweder zur Begründung neuer Etablissements, zum zinstragenden Ausleihen, zur Vergrößerung und Verstärkung des eigenen Betriebs oder zu irgend welchen anderen Unternehmungen verwendet werden kann. Hierher gehören nicht allein jene Unternehmungen, welche bare Überschüsse abwerfen, sondern auch jene, die, ohne dies zu thun, aus der eigenen Produktion ihre Betriebskapitalien verstärken.

3. Mit Verlust arbeitende Unternehmungen. Hierbei kann der Verlust in zu geringer Betriebsleistung, im Mangel an richtiger Ökonomie oder in irgendwelchen anderen Verhältnissen liegen. Solche Unternehmungen nähern sich dem Bankrott.

Man hat übrigens mit Recht behauptet, daß mehr oder weniger jedes produktive Unternehmen diese drei Stadien durchzumachen hat.

Als das Stadium, wo Kosten und Ertrag sich decken, kann man die Begründung selbst betrachten. Da gilt die Herstellung der ersten Anlagen, Geräte ꝛc. als erste Produktion; diese ist gleich den aufgewendeten Kosten und zwar währt diese Gleichheit bis zum Beginn des Betriebs, von wo an man eine Rentabilität erwartet.

Während der ersten Zeit des Betriebs wird oft der Ertrag nicht die Kosten decken, bis man hinreichende Erfahrungen angesammelt hat, um nicht allein die größeren, sondern auch die kleinsten Fehler zu vermeiden und Vorteile zu benützen. Erst nach und nach kann ein Geschäft auf eine höhere Stufe der Rentabilität gebracht werden; und selbst dann noch bleibt es Wechselfällen unterworfen und kann, wenn die Produktionskosten oder die Preise der Produkte steigen oder fallen, auch in seiner Rentabilität schwanken.

VIII. **Die Preisberechnung.** Für den Unternehmer giebt es ein Minimum des Preises, unter welchem er sein Erzeugnis nicht verkaufen kann und darf. Dieses Minimum sind die Herstellungskosten. Der Unternehmer hat immer ein Interesse daran, daß der Preis seines Erzeugnisses möglichst hoch über diesen Kosten stehe.

Sehr viele Unternehmer wissen aber ihre Produktionskosten nicht gründlich zu berechnen. Sie schätzen dieselben oberflächlich ab, richten sich im übrigen nach den Marktpreisen der Waren und kalkulieren, daß, um wieviel sie etwa einen Artikel zu billig abgegeben haben, hereingebracht wird durch den höheren Preis eines anderen. Diese Kalkulation ist streng genommen unrichtig. Denn wenn ein anderer Unternehmer seine Produktionskosten genau berechnet, wird er vielleicht einen Artikel etwas billiger abgeben können, einen anderen etwas teurer abgeben müssen. Jedenfalls hat derjenige, welcher seine Produktionskosten immer möglichst genau berechnet, den Vorzug, daß seine Ware immer gleichmäßig preiswürdig ist, während jene des andern, der nur oberflächlich seine Kosten abschätzt, manchmal ungewöhnlich billig, manchmal sehr teuer wird. Dadurch gewinnt der Zufall zu viel Einfluß auf das Geschäft.

Freilich muß auch erwogen werden, daß eine ganz minutiöse Berechnung der Kosten häufig unmöglich oder doch viel zu zeitraubend ist. Es ist gewiß, daß z. B. ein Schuh von 25 Zentimeter Länge etwas mehr Arbeit verursacht, etwas mehr

Arbeit verursacht, etwas mehr Material braucht, als ein solcher von 24 Zentimeter — aber wer will solche Kostendifferenzen berechnen? Es wird überhaupt im Wirtschaftsleben schon sehr viel gerechnet und das Rechnen muß eine Grenze haben, sonst käme der Mensch nicht mehr zum Schaffen. Wo diese Grenze zu suchen ist, das giebt in jedem einzelnen Falle die Erfahrung, der frische Geschäftsblick.

Bei Produktionen, welche verschiedene Artikel nebeneinander liefern, giebt es vereinigte Produktionskosten. Da ist es dann häufig der Fall, daß nicht der Preis jedes einzelnen Artikels seine Kosten deckt. In diesem Falle muß folgendermaßen kalkuliert werden:

Kann die Produktion des gewinnbringenden Artikels in gleicher Höhe und mit gleichem Erfolge fortgesetzt werden, wenn man die Produktion des schlechten Artikels aufgiebt, so muß letzteres geschehen. Ist dagegen die Produktion des schlechteren Artikels eine Geschäftsnotwendigkeit, d. h. ist der bessere Artikel durch die Natur des technischen Prozesses darauf angewiesen, daß ein schlechterer mit ihm zugleich produziert wird, dann ist die Produktion dieses schlechteren als ein Teil der Produktionskosten des besseren aufzufassen.

IX. **Bedingungen des Fortschrittes der Produktion.** Die ganze Güterproduktion ist in beständigem Fortschritte begriffen. Sie wächst in Bezug auf Qualität und Quantität der meisten Güter. Wenn auch in der gesamten Volkswirtschaft jeder einzelne zu seinem Vorteile produziert, so geht doch aus dieser vom Egoismus geleiteten Einzelproduktion zahlloser Menschen ein beständiger Fortschritt der Gesamtproduktion hervor. Dieser Fortschritt der Produktion ist aber an gewisse Bedingungen geknüpft. Solche Bedingungen sind:

A. Ökonomisch-technische, nämlich Verminderung der Kosten. Die Verminderung der Kosten kann wieder stattfinden:

1. durch Ersparnis am Stoffe der Produktion. Am Stoffe der Produktion kann erspart werden durch Anwendung von wohlfeilem Material ohne Verschlechterung des Produktes; durch zweckmäßige Zusammensetzung des Materials, durch sorgfältige Ausnützung des Materials, durch sonstige Ersparung an Material, namentlich zweckdienliche Aufbewahrung, Verpackung u. s. f. Wie derartige Ersparnis im einzelnen erzielt wird, das gehört ausführlich der Betrachtung des industriellen Betriebes an.

2. Ersparung an der Arbeitskraft. Dieselbe ist möglich teils durch Verwendung verschiedener Kräfte nach ihren Fähigkeiten, teils durch sorgfältige Ausbildung der Arbeitskraft, teils durch Beteiligung des Interesses der Arbeiter an den Resultaten, teils auch durch Entfernung mannigfacher Hindernisse, welche einer vollen Verwertung der Arbeitskräfte im Wege stehen, vor allem aber durch Ersatz und Verstärkung der Arbeitskräfte durch Naturkräfte, Werkzeuge und Maschinen.

3. Ersparungen am fixen Kapital finden statt, indem man dasselbe möglichst wohlfeil herstellt, möglichst sorgfältig behandelt und in der technisch vollkommensten Weise anwendet.

Solche Ersparnisse an den Produktionskosten werden ununterbrochen gemacht, und dadurch wird ein steter Fortschritt in der Produktion ermöglicht. Dieser Fortschritt ist am auffallendsten in der großen Fabrikindustrie, am geringsten in den Gewerben der Rohproduktion. Je mehr die Produktion eines Volkes vorschreitet, um so mehr wird es notwendig, an der menschlichen Arbeit als an dem Kostbarsten zu sparen.

B. Neben den ökonomisch-technischen existieren aber auch politische Bedingungen für den Fortschritt der Produktion. Diese politischen Bedingungen liegen in der verschiedenartigen Freiheit der Produktion. Letztere kann beschränkt werden teils durch das gleiche Recht aller, teils durch bevorzugende Rechte einzelner. Je freier von politischen Schranken die Konkurrenz der Produktion ist, um so gewaltiger pflegt sie sich zu regen. Die freie Konkurrenz beschleunigt alle produktive Thätigkeit, sie giebt allen Erscheinungen aus dem Gebiete der Produktion schärfere Gestalt und tiefere Farben.

X. **Hindernisse der Produktion.** Neben den Bedingungen und Motiven, welche einen beständigen Fortschritt der Produktion ermöglichen und veranlassen, giebt es auch gewisse Hindernisse der Produktion. Die wichtigsten derselben liegen in folgendem:

Trägheit und wirtschaftliche Unthätigkeit sowohl einzelner, als auch ganzer Volksklassen oder ganzer Volksstämme wirkt nicht allein hinderlich auf die Produktion der zunächst Beteiligten, sondern auch zurück auf die Produktion aller derjenigen, mit welchen nähere oder fernere Beziehung besteht. Die menschliche Arbeitskraft hat gewisse unüberwindliche Mängel, welche in der physischen Konstitution des Menschen begründet sind und welche eine Steigerung bis über eine gewisse Grenze hinaus nicht zulassen. Auch hierin liegt ein wesentliches Hindernis der Produktion. Ein weiteres Hindernis liegt in der mangelhaften Kapitalbildung mancher Zeiten und mancher Orte. Wo die oben genannten Bedingungen der Kapitalbildung, die Sparsamkeit, die Sicherheit der Kapitalien nicht gewährleistet sind, kann auch dieser mächtige Faktor der Produktion sich nicht den Bedürfnissen entsprechend ausbilden. Weitere Hindernisse liegen in dem nicht hinreichend bemeisterten Widerstande, welchen die Natur den meisten menschlichen Thätigkeiten entgegensetzt. Die Freigebigkeit der Natur hat ihre Grenzen, und durch diese Grenzen wird auch die Produktion mitbegrenzt. Aber auch die Schwächen und die Leidenschaften der Menschen, welche sehr häufig unwirtschaftliche Zerstörung der Güter herbeiführen, wie z. B. Krieg u. dergl., erscheinen als Hindernisse der Produktion. Hierzu kommen dann noch mannigfache Zufälligkeiten, Fehler in wirtschaftlicher Berechnung, Irrtümer und geflissentliche Täuschungen, welche einzelne Unternehmungen hindern und durch diese einzelnen auf das Ganze störend zurückwirken.

Allen diesen mannigfachen Hindernissen der Pro-

duktion ist es zuzuschreiben, wenn dieselbe ungleichmäßig und nicht in dem Grade, als für die Konsumtion wünschenswert wäre, fortschreitet.

Alle Produktion konsumiert und produziert Werte und Leistungen. Die wirtschaftliche Bedeutung jeder einzelnen Produktivthätigkeit hängt davon ab, wie groß der Überschuß an Werten nach der Produktion ist, gegenüber den verbrauchten Werten und Leistungen. Jede gelungene Produktion muß einen Überschuß an Werten zuwege bringen. In der Volkswirtschaft der Kulturvölker bemerkt man auch in der That den fortwährenden wachsenden Überschuß an produzierten Werten. Die Gesamtheit eines Volkes und die Gesamtheit der wirtschaftenden Menschen kann nur produktiv arbeiten. Es ist ganz unmöglich, daß sie anders arbeitet, denn der Wert ihrer Güter und ihre Zwecke liegen ihr zu sehr am Herzen. Selbst wenn auch die Bedürfnisse sich ändern und wenn damit der Wert der Güter sich verändert, geschehen solche Änderungen nicht plötzlich; nicht auf einmal wird alles, was bisher produziert wurde, plötzlich weniger oder keinen Wert mehr haben. Dafür ist schon die Scheidung der Menschheit in Völker von verschiedenen Kulturstufen und in einzelne Individuen von verschiedenen Bedürfnissen nützlich. Es giebt nur allmähliche Übergänge und Änderungen des Wertes im ganzen und deshalb wird auch die wirtschaftliche Thätigkeit ganzer Völker immer nur eine produktive sein. Nicht so beim einzelnen. Wenn einzelne Menschen nichts produzieren und bloß konsumieren, während andere mehr produzieren als konsumieren können, so liegt darin freilich ein bedeutender Fehler des heutigen Produktionsprozesses. Die Mittel aber, die bisher in Vorschlag gebracht wurden, um diesen Fehler zu beseitigen, würden nur andere schlimmere Zustände herbeiführen.

XI. **Konjunkturen und Krisen.** Unter einer Konjunktur versteht man im wirtschaftlichen Leben jede vom gewöhnlichen Gange der Verhältnisse abweichende Stellung derjenigen Umstände, welche den Erfolg der Unternehmungen angehen. Jede Änderung in den Preisen der Roh- und Hilfsstoffe, jedes Auftauchen neuer solcher Stoffe; jede Änderung in den Arbeitslöhnen, im Kapitalzins; jede große Umwandlung im Transportwesen, jedes Auftauchen neuer Erwerbszweige, jeder bedeutende technische Fortschritt, namentlich aber jede Änderung in der Nachfrage schafft eine Konjunktur.

Es ist eine der schwersten und wichtigsten Aufgaben des Unternehmers, die wechselnden Konjunkturen nicht allein wenn sie eingetreten sind, zu erkennen, ihren Einfluß zu würdigen, ihre Tragweite, ihre Folgen und ihre Dauer zu berechnen, sondern auch ihr Herannahen schon zu fühlen, seinen Betrieb für sie vorzubereiten und, wenn sie eingetreten sind, sie möglichst zu beherrschen und auszunützen.

Diese Erkennung und Benützung der Konjunktur ist allein Sache des Produzenten selbst, und zwar nur des begabten und erfahrenen Unternehmers. Je weniger es wegen der starken Konkurrenz und der fortgeschrittenen Technik möglich ist, in einem industriell schon hoch entwickelten Lande noch neue Industriezweige aufzufinden, Geschäftsgeheimnisse zu bewahren, um so wichtiger wird die kühne und rasche Benützung der wechselnden Konjunktur.

Tritt eine günstige Konjunktur (niedrige Produktionskosten oder ausnehmend guter Absatz) ein, so kann der Produzent zwei Wege einschlagen.

Er kann rasch seine Anlage erweitern und unter Zuhilfenahme eines größeren Betriebskapitals die Produktion verstärken. Das hat dann zur Folge, daß diese größeren Geschäftskapitalien auch künftighin in Bewegung bleiben müssen, selbst wenn die Konjunktur eine ungünstigere wird. Der Produzent wird sich darauf nur einlassen können, wenn die Konjunktur von einiger Dauer zu sein verspricht oder wenn die Vorteile einer Vergrößerung des Betriebs überwiegend sind. Manchmal wurde vielleicht schon längst eine solche Vergrößerung beabsichtigt und nur das Eintreten der günstigeren Konjunktur abgewartet.

Der Produzent kann aber auch, die Vergänglichkeit der Konjunktur voraussehend, seine Anlagen nicht erweitern, sondern bloß durch möglichste Ausnützung der vorhandenen, durch vorübergehende ausnahmsweise Anstrengungen suchen, den günstigen Moment auszunützen. Jeder Betrieb kann zeitweilig solche, auf die Dauer nicht durchzuführende Anstrengungen machen, um eine Konjunktur auszunützen. Und dies wird oft rentabler sein, als Vermehrungen des stehenden Kapitals. Erhöhung der Löhne, Gratifikationen, vorübergehende Verlängerung der Arbeitszeit und Zuhilfenahme der Nachtarbeit, vorübergehende Verstärkung des Personals sind die Mittel dazu.

Am rationellsten scheint es freilich, wenn die Produzenten selbst die Konjunkturen vollständig beherrschen; wenn sie bei mangelnder Nachfrage den Preis ihrer Produkte ermäßigen und dadurch die Nachfrage steigern, bei allzu starker Nachfrage dagegen den Preis erhöhen und dadurch einen Teil der Nachfrage hinausschieben. Dieses Verfahren ist freilich nur in solchen Ländern und Geschäften möglich, wo die Unternehmer über viel Kapital und Kredit verfügen.

5. Kapitel: Die Wirtschaftspolitik der Produktion.

I. **Im allgemeinen.** Die Produktion der Kulturvölker wird durch so mächtige Impulse gefördert, daß sie einer besonderen Anregung durch die Staatsgewalt grundsätzlich nicht bedarf. Im allgemeinen muß es genügend erscheinen, wenn der Staat für jenen Rechtsschutz sorgt, dessen die einzelnen Unternehmungen bedürfen. Soll die Staatsgewalt einzelne Zweige der Produktion selbst in die Hände nehmen, so müssen hierfür besondere Gründe vorliegen; es muß nachgewiesen sein, daß der Staat seine produktiven Unternehmungen ebenso gut betreibt, als die Privatunternehmung es vermag; oder daß der Staatsbetrieb Fehler vermeiden kann, die

im Privatbetriebe zu fühlbaren Übelständen geworden sind.

Unterstützt der Staat die Privatunternehmung, so muß solche Unterstützung (durch Berufsschulwesen, Verkehrsmittel rc.) möglichst allen Klassen von Produzenten in gleichem Maß zugewendet werden. Manchmal sind durch den modernen Staat Unrechtmäßigkeiten vergangener Wirtschaftsperioden gut zu machen. Dann muß eine früher unterdrückte und vernachlässigte Klasse von Unternehmungen anderen gegenüber besonders begünstigt werden. Hierin liegt aber nicht die Begründung neuer, bloß die Aufhebung alter Vorrechte.

II. **Schutzzoll und Freihandel.** Einer der wichtigsten Parteigegensätze im wirtschaftlichen Leben erwuchs aus der Frage, ob der Staat die inländische Produktion gegen ausländische Konkurrenz schützen solle und in welcher Weise.

Es ist möglich, daß ein inländisches Gewerbe mit den Produkten eines ausländischen nicht konkurrieren kann, weil das ausländische besser und wohlfeiler produziert. Die Frage, was in diesem Falle zu thun sei, scheidet die Freihändler u. Schutzzöllner.

Die Vertreter des Freihandelssystems behaupten folgende Grundsätze:

Man muß jede Ware zu möglichst billigem Preise einkaufen, gleichviel ob bei fremden oder bei einheimischen Produzenten. Wollte man dem Auslande nichts abkaufen, so würde auch das Ausland vom Inlande nichts kaufen können, denn man wird nicht bloß verkaufen wollen ohne selbst auch zu kaufen. Internationale Arbeitsteilung bewirkt, daß die verschiedenen Länder die verschiedenen Produkte auch mit verschiedenen Vorteilen produzieren. Das muß berücksichtigt werden. Staatlicher Schutz der Gewerbe veranlaßt leicht zu übertriebenen Unternehmungen, hindert den Fortschritt und die gewerbliche Regsamkeit. Die Schutzzölle sind einseitige Vorrechte mit allen ihren wirtschaftlichen Nachteilen. Jene Gewerbe, die überhaupt nicht die nötige Lebenskraft haben, vegetieren unter dem Zollschutze zum Schaden der ganzen Volkswirtschaft fort. An dem durch natürliche Bedingungen gebotenen Entstehen und Gedeihen der Gewerbe soll man nichts verkünsteln und keine kranke und lebensunfähige Industrie hervorrufen; denn dadurch wird bloß Kapital und Arbeit jenen Gewerben entzogen, welche wirklich lebensfähig wären.

Diese Grundsätze der Freihandelspolitiker sind im ganzen unzweifelhaft richtig; aber es läßt sich doch auch einiges für die Schutzzölle anführen.

Man darf nämlich vor allem nicht vergessen, daß die gegenwärtigen Staaten Resultate vielhundertjähriger Entwicklung sind und daß deshalb ihre Wirtschaftsverhältnisse nicht plötzlich auf den Kopf gestellt werden können. Es ist freilich richtig, daß die internationale Arbeitsteilung jedem Lande jene Gewerbe zuweist, die ihm am meisten zusagen. Aber anderseits ist doch auch eine gewisse harmonische Vollständigkeit der Produktion eines Landes durch die Rücksicht auf seine Selbständigkeit geboten. Es ist auch keineswegs nötig, daß jedes Gewerbe, das bei seiner Entstehung die Konkurrenz des Auslandes nicht aushalten kann, ein kränkliches und verkünsteltes sei; es ist im Gegenteil leicht möglich, daß ein Gewerbszweig nur anfangs eines Schutzes bedarf, um sich dann bald auf eigenen Füßen ohne denselben weiter zu entwickeln, wenn nur einmal die Arbeiter hinreichend eingeschult sind und die Kapitalisten das nötige Vertrauen gefaßt haben. Hierzu kommt noch, daß unter den europäischen Kulturstaaten keineswegs Übereinstimmung in Bezug auf die Schutzzölle besteht. Es ist schwierig für ein Land, in dieser Hinsicht allein voranzugehen und etwa ohne Berücksichtigung der Gesetzgebung anderer Länder freihändlerische Bahnen zu betreten. Die Fortschritte vom System des Schutzzolls zu dem des Freihandels können nur ganz allmählich und in wesentlicher Übereinstimmung der großen Kulturstaaten geschehen.

Man ist in den meisten Ländern im Hinblicke auf die für beide und gegen beide Prinzipien sprechenden Gründe noch heute zu keinem vollkommenen Freihandelssystem gekommen. Man hat das Schutzzollsystem im Prinzip verworfen; aber man kann dieses System nicht unbedingt und gewaltthätig beseitigen. Das Vernünftigste ist, mit den Faktoren zu rechnen, welche die wirtschaftliche Geschichte jeweils giebt, und die Frage, ob Schutzzölle, ob Freihandel, in jedem gegebenen Falle nach der Sachlage und nach dem wirklichen Bedürfnis zu erledigen.

Man hat beim Schutz der inländischen Gewerbe gegen ausländische Konkurrenz folgendes zu beachten:

1. Die Ursachen übermächtiger Konkurrenz des Auslandes. Diese Ursachen können bestehen:

a) in wohlfeilen Arbeitslöhnen. Wenn das Ausland eine verhältnismäßig größere Arbeiterbevölkerung besitzt, wenn diese Arbeiter geringere Bedürfnisse haben, kann der Lohn im Auslande niedriger sein und das Ausland deshalb billiger produzieren. Dieser Vorzug gleicht sich heutzutage durch Arbeiterwanderungen allmählich aus. Es wäre völlig verkehrt, wenn die Staatsgewalt hier eingreifen wollte.

b) In einer größeren Geschicklichkeit und in größerem Fleiß der ausländischen Arbeiter. Teils natürliche Begabung, teils bessere Ausbildung, teils Volkssitte, Wirtschaftspolitik und Geschichte veranlassen solche Unterschiede, die aber auch allmählich sich ausgleichen. Die Geschicklichkeit der Arbeiter läßt sich nur im Laufe von Generationen erziehen.

c) In einer größeren Wohlfeilheit der Rohprodukte. Derartige Vorzüge ausländischer Produktion sind in der Natur der Länder gelegen und lassen sich niemals ganz überwinden oder künstlich ins Inland verpflanzen.

d) Im Besitze besserer Verkehrswege. Hier läßt sich eher Abhilfe schaffen.

e) Im Besitze größerer Kapitalien. Diese wurden durch ausgedehnteren Handel, durch frühere wirtschaftliche Entwicklung, durch günstigere Bodengestaltung erzeugt und bieten einen Vorschub, der sich ebenfalls nicht einholen läßt.

f) In einer geringeren Abgabenlast. Ob da abzuhelfen ist, kommt auf die jeweiligen politischen Umstände, auf die vorhandene Organisation der Staaten an.

g) Endlich ist es auch möglich, daß die Überlegenheit der ausländischen Produktion eine bloß scheinbare ist, nur in einem Vorurteile der inländischen Konsumenten begründet. Auch in diesem Falle muß sich eine Änderung allmählich durch zunehmende Erfahrung der Konsumenten von selbst ergeben.

2. Die Wirkungen übermächtiger Konkurrenzen des Auslandes bestehen in folgendem:

a) Für einzelne inländische Gewerbe sind sie oft Veranlassung zum Fortschritt, zu vermehrter Anstrengung, welche schließlich zu gleicher oder sogar zu überlegener Leistung der inländischen Gewerbe führt.

b) Möglich und häufig ist indessen entweder der gänzliche Untergang inländischer Gewerbe oder ein langsames Hinsiechen derselben, ein kümmerliches Fortvegetieren. Der Untergang muß um so rascher und sicherer eintreten, je bedeutender der Vorsprung des Auslandes ist, und je weniger das inländische Gewerbe Kraft und Fähigkeit zu ungewöhnlichen Anstrengungen besitzt. Die Kapitalien und Arbeitskräfte untergegangener Gewerbe wenden sich zwar in andere, ob aber mit Erfolg, das ist sehr fraglich. Ist ein Land in allen obengenannten Punkten oder in den wichtigsten derselben schlechter ausgestattet, als andere Länder, so ist es überhaupt nicht möglich, daß dasselbe durch künstliche Schutzmittel dauernd eine stärkere Produktion beibehalten könne, als seinen natürlichen Produktionsbedingungen entspricht. Es muß vielmehr beim Schutzzoll wie beim Freihandel auf die Dauer sich die Produktion und die Bevölkerung jedes Landes den natürlichen gegebenen Produktionsmitteln anpassen.

c) Für den inländischen Handel ist die Niederlage inländischer Gewerbe durch auswärtige Konkurrenz zunächst kein Nachteil, namentlich dann nicht, wenn an die Stelle der unterdrückten Gewerbe neue blühende treten. Für den Umsatz der eingegangenen inländischen Produktion hat der Kaufmann dann den Umsatz einer neu aufgeblühten, oder den Umsatz mit den auswärtigen Produkten. Wenn freilich der Volkswohlstand empfindliche Nachteile erlitten und die Kauffähigkeit des ganzen Volkes sich vermindert hat: dann muß auch der Handel mitleiden.

d) Auch das inländische Kapital erleidet durch solche übermächtige Konkurrenz des Auslandes möglicherweise schwere Verluste, und zwar sowohl an Barkapital als auch an gewerblichen Anlagen, Gebäuden, Maschinen, Halbfabrikaten.

e) Für den Konsumenten ist die Konkurrenz des Auslandes zunächst ein Vorteil. Eine Abwehr auswärtiger Konkurrenz durch den Schutzzoll nimmt dem Konsumenten diesen Vorteil. Der Konsument ist es, der den Schutzzoll bezahlen muß; jedenfalls so weit, als es nicht gelingt, ihn auf die ausländischen Produzenten überzuwälzen. Das Interesse der Konsumenten kommt namentlich dann in Betracht, wenn die eingeführten ausländischen Produkte sogen. Halbfabrikate sind. Hindert man ihre Einfuhr oder verteuert man dieselben, so daß der inländische Konsument solcher Halbfabrikate gezwungen ist, die schlechteren inländischen Fabrikate zu benützen oder die ausländischen Halbfabrikate teurer zu bezahlen, so schadet man einer inländischen Produktion und der ganzen inländischen Konsumtion. Durch Begünstigung der Einfuhr ausländischer Halbfabrikate begünstigt man den inländischen Konsumenten des Halbfabrikates, welcher zugleich Produzent ist, und den inländischen Konsumenten des fertigen Fabrikates. Diese Frage ist namentlich wichtig bezüglich des Roheisens und der Baumwolle.

3. Die Schutzmittel. Dieselben können Ein- oder Ausfuhrverbote, sowie Ein- und Ausfuhrzölle sein. Die Gründe, welche im Laufe der Handelsgeschichte zu diesen Maßregeln führten, waren übrigens mehrfache. In den Anfängen der Handelspolitik war hauptsächlich der Wunsch maßgebend, dem Inland die Edelmetalle zu erhalten und eine günstige Handelsbilanz zu bekommen. Dieser Wunsch führte zunächst zu Verboten der Edelmetallausfuhr (schon im alten Rom, häufig auch im Mittelalter). Später kam dazu der Wunsch, Lebensmittel und Rohstoffe im Interesse der Konsumenten bei niedrigen Preisen zu erhalten; sodann die Fürsorge für hinreichende Beschäftigung der einheimischen Gewerbe. Sie führte zuerst zu Verboten des Verkaufs einzelner fremder Waren (in Italien im 13., in Flandern im 14., in Venedig und England im 15. Jahrhundert). Endlich kam hierzu auch noch die Absicht einer Erziehung der Völker zu harmonischer und allseitig entwickelter Produktion (besonders vertreten durch Fr. List). Je lebhafter der Verkehr der Nationen wurde, um so reicher mußten natürlich die von der Handelspolitik gewonnenen Erfahrungen werden. Die Aus- und Einfuhrverbote verschwanden mehr und mehr; man erkannte, daß auch mit bloßen Zöllen schon sehr bedeutend auf die Ein- und Ausfuhr eingewirkt werden konnte. Ein Zoll, welcher so hoch ist, daß er die Ein- oder Ausfuhr vollständig unmöglich macht, hat dieselben Wirkungen, wie ein völliges Einfuhr- oder Ausfuhrverbot (Prohibitivsystem). Ein mäßiger Einfuhrzoll dagegen bewirkt nur eine künstliche Verteuerung der auswärtigen Produkte zu Gunsten der inländischen Produktion. Freilich belästigen und erschweren die Schutzzölle den Verkehr und erfordern bedeutenden Aufwand an Beamtenpersonal und Verwaltungskosten. Vorteilhaft ist an ihnen, daß sie je nach der Gefährlichkeit der auswärtigen Konkurrenz für jedes Produkt besonders ausgemessen werden können. Je höher der Zoll angesetzt wird, um so stärker ist der gewährte Schutz, und je weniger notwendig der Schutz wird, je mehr sich das inländische Gewerbe kräftigt, umsomehr läßt sich allmählich der Zollbetrag verringern.

a) Bezüglich der Einfuhrzölle fragt es sich, von welchen Einfuhrartikeln sie erhoben werden sollen. Hier geht man von folgenden Grundsätzen

aus: In erster Linie muß natürlich das Bestehende erhalten werden. Dabei sind aber keine abstrakten Theorieen, sondern die thatsächlichen Verhältnisse entscheidend. Die große Masse der Bevölkerung, vom Arbeitslohne lebend, kann eine Erschütterung der Produktion nicht ertragen; und wenn eine bestimmte Gliederung der Produktion durch alte Schutzzölle hervorgerufen ist, darf man nicht durch plötzliche Aufhebung des Schutzes große Gewerbe vernichten.

Ist daher ein inländisches Gewerbe im stande, durch vermehrte Anstrengung die ausländische Konkurrenz auszuhalten, dann ist ihm der Zollschutz zu versagen. Wenn dagegen ein Gewerbe durch eigene Anstrengung nicht im stande ist, die auswärtige Konkurrenz auszuhalten, wenn es aber durch vorübergehenden Schutz gekräftigt werden kann, so daß es später diese Konkurrenz aushält, dann kann man ihm einen solchen vorübergehenden Schutz belassen. Wenn dagegen ein Gewerbe nicht durch vorübergehenden Schutz bis zur ausdauernden Selbständigkeit gekräftigt werden kann, sondern eines beständigen Schutzes bedürfte, so verdient es einen Schutz wohl nur dann, wenn es ein altes Gewerbe ist, wenn der Schaden seines Unterganges sehr bedeutend wäre und wenn der Schutz nicht übermäßig viel kostet.

Es ist auch nicht auf jeder Stufe wirtschaftlicher Entwicklung ein Zollschutz am Platze. Dort, wo die große Menge des Volkes noch nicht hinlänglich gebildet ist, wo noch keine bedeutenden Bedürfnisse nach industriellen Produkten sich regen, soll man Viehzucht und Landwirtschaft treiben und nicht eine künstliche und verfrühte Industrie unterstützen. Es ist auch in jedem Falle zu prüfen, ob das nach Zollschutz verlangende Gewerbe wirklich bloß mit Hindernissen zu kämpfen hat oder ob ihm nicht auch eigentümliche Begünstigungen förderlich sind, deren die ausländischen Konkurrenzgewerbe ermangeln.

Zeigt sich, daß ein Gewerbe trotz eines mäßigen Schutzzolles der ausländischen Konkurrenz gegenüber sich nicht halten kann, dann verdient der Schutzzoll sofort aufgehoben zu werden. Wann ein Gewerbe reif genug ist, um des Schutzzolles entbehren zu können, ist leicht zu ersehen. Dieser Zustand ist dann vorhanden, wenn das inländische Gewerbe seine Produkte auf ausländischen Märkten mit Vorteil absetzen kann.

b) Einfuhrverbote finden sich jetzt nur noch aus polizeilichen Gründen; so namentlich bei gesundheitsgefährlichen Waren (Vieh bei Viehseuchengefahr); bei Waffen, Staatsmonopolgegenständen, Spielkarten, Losen, Nachdrucken, gewissen Surrogaten u. a.

c) Ausfuhrzölle erscheinen heutzutage als ein beseitigtes Werkzeug der wirtschaftlichen Politik. Ihre schutzzöllnerische Bedeutung besteht darin, daß sie im stande sind, gewisse Rohprodukte der inländischen Industrie zu erhalten, welche sonst etwa in das Ausland gebracht würden (z. B. Ausfuhrzölle auf Hadern und altes Tauwerk zu gunsten der inländischen Papierfabrikation). Einer völlig vergangenen Periode der Volkswirtschaft gehört die Anschauung an, daß Ausfuhrzölle auch Berechtigung haben, wenn sie, auf wichtige Nahrungsmittel (namentlich Getreide), gelegt, die Ausfuhr derselben zu gunsten der inländischen Konsumenten verringern. Ausfuhrzölle sind meistens aus Ausfuhrverboten des Mittelalters hervorgegangen, indem die Landesherren sich durch Erteilung von Ausfuhrerlaubnis Einnahmen verschafften. So namentlich in Frankreich und England. Wichtig sind heutzutage die Ausfuhrzölle noch für die Türkei, für Italien (Salz, Marmor, Schwefel, trockene Früchte, Seide u. a.); unbedeutend in der Schweiz, Österreich-Ungarn, Rußland; verschwunden aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien und den Ver. Staaten.

d) Ausfuhrverbote werden nur noch in Kriegsfällen (für Pferde und Kriegsmaterial) angewandt.

e) Durchfuhrzölle sind mit der heutigen Entwicklung des Welthandels verschwunden.

4. Die letzten Wirkungen des Schutzzoll- und des Freihandelsystems äußern sich nicht in der Gegenwart, sondern müssen notwendig in die Zukunft der ganzen Weltwirtschaft reichen. Es handelt sich ja hierbei nicht etwa bloß um die Frage, ob die eine oder andere Industrie geschützt werden solle, sondern um viel wichtigere Dinge. Es handelt sich darum, ob die großen Kulturvölker eine mehr isolierte oder eine mehr gemeinsame Wirtschaftsentwicklung nehmen sollen. Wenn die Verfechter des Schutzzollsystems konsequent sein wollen, so müssen sie nicht allein die inländische Industrie, sondern auch die inländische Rohproduktion gegen die Konkurrenz des Auslandes schützen, um nicht bloß einen Zweig, sondern die ganze nationale Produktion selbständig zu machen und dem Volke alle Bedingungen seiner dauernden Existenz unabhängig von anderen Völkern zu schaffen.

Aber die Isolierung ist für die Dauer nicht möglich. Die natürlichen Bedingungen der Produktion sind stärker, als alle wirtschaftspolitischen Künste.

III. Abschnitt. Die Zirkulation oder der Verkehr.

Übersicht: Wesen, Ursachen und Arten des Verkehrs.

I. **Wesen und Ursachen.** Dadurch, daß die Menschheit ihre gesamte Arbeitsaufgabe in zahllose Arbeitszweige geteilt, welche von verschiedenen Menschen, an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten gethan werden, hat sie auch den Verkehr notwendig gemacht. Wer alles, dessen er bedarf, selbst hervorbringt, ist nicht auf den Verkehr angewiesen. Wer aber nur einen Teil dessen erzeugt, was er zum Leben braucht, und außerdem Güter hervorbringt, die er gegen andere umtauschen will:

der muß daran denken, daß sein Überfluß in die Hände derjenigen kommt, die ihn brauchen und vergelten, und daß umgekehrt auch er zum Genusse jener Güter kommt, die er braucht, aber nicht hervorbringt.

Der Verkehr entsteht demnach mit Notwendigkeit aus der Mannigfaltigkeit der Natur, aus der Mannigfaltigkeit der menschlichen Bedürfnisse.

An einem Ort und für eine Person ist die Befriedigung dieses, an anderem Ort und für andere Personen die Befriedigung jenes Bedürfnisses leichter. Es ist die einfachste wirtschaftliche Regel, daß jeder Ort, jede Zeit, jeder einzelne Mensch und jede Gruppe von Menschen dasjenige hervorbringe, was unter den günstigsten Umständen hervorgebracht wird und daß sodann diese Leistungen gegen jene umgetauscht werden, welche anderwärts vorteilhafter zuwege gebracht wurden.

Der Verkehr entspricht als notwendige Ergänzung der Arbeitsteilung. Er ist die Wiedervereinigung der geteilten Arbeit im großen.

Nicht allein Grundlagen, sondern auch Vorbilder des menschlichen Verkehrs finden sich schon in der Natur. Die ganze Natur lebt in einem beständigen Austausch von Stoffen und Kräften, von Wärme und Bewegung. Ihre Lichter und Geräusche pflanzen sich fernhin fort; ihre Gewässer sind in unaufhörlicher Bewegung; das Meer giebt Feuchtigkeit durch Verdunstung ab und erhält neue durch die ihm zuströmenden Flüsse; die pflanzlichen Organismen nehmen mineralische Stoffe auf, um ihrerseits an Tiere Nahrungsmittel abzugeben.

So ist die Bewegung, der Austausch von Kräften und Stoffen ein Grundgesetz alles Lebens auf Erden und insbesondere auch des menschlichen Lebens.

Wäre die Natur auf der ganzen Erde überall die gleiche, hätte sie überall ihre Schätze gleichmäßig verteilt und nur eine Menschenrasse über die Erde hingestreut mit stets gleichen Bedürfnissen, Anlagen und Kräften, so wäre ein Verkehr nicht nötig; es wäre aber auch alles geistige Fortschreiten seines wichtigsten Antriebs ledig. Denn nur Friktion erzeugt lebhafte Geistesthätigkeit. Wo alle das Gleiche fühlen, bedürfen, wollen und anstreben, da bedürfen sie keiner Verständigung, da braucht keiner vom anderen zu lernen.

Während der moderne Verkehr den Menschen es mehr und mehr erleichtert, die Befriedigungsmittel ihrer Bedürfnisse an anderen Orten aufzusuchen, arbeitet er zugleich ununterbrochen daran, diesen Befriedigungsmitteln den lokalen Charakter zu nehmen und sie über die Welt zu verstreuen.

Es sind nur wenige Bedürfnisse, welche geographisch nicht verschieden sind, welche überall in gleicher Weise befriedigt werden können. Nicht einmal der Bedarf an Trinkwasser, gewiß ein sehr einfaches Bedürfnis, ist überall in gleicher Weise gedeckt, sondern veranlaßt hin und wieder einen Verkehr von Ort zu Ort: die Wasserleitungen der Römer wie der neueren Zeit.

Ein Verkehr, der keinen Tauschwert hat, ist kein wirtschaftlicher Verkehr, gleichviel ob er Güter, Menschen oder Gedanken zum Gegenstande hat. Die Verkehrsthätigkeit, welche bezahlt wird, ist eine wirtschaftliche. Wenn jemand nach einem benachbarten Vergnügungsorte mit eigenen Pferden fährt, liegt darin auch eine Verkehrsthätigkeit, aber keine wirtschaftliche, als wenn er mit einem bezahlten Mietwagen dahin fahren würde. Der Reisende, der sein Gepäck im Tornister mit sich trägt, besorgt ebenfalls keinen wirtschaftlichen Güterverkehr; ein solcher wird erst daraus, wenn der Reisende den Tornister der Post oder einem bezahlten Träger übergiebt. Und ebenso steht es mit dem Gedankenverkehr. Lassen wir durch einen Freund einem dritten eine Nachricht zukommen, so liegt darin noch kein wirtschaftlicher Verkehr; ein solcher wird erst daraus, wenn die Nachricht einer bezahlten Beförderung übergeben wird.

II. **Tauschverkehr und Transportverkehr.** Alle Verkehrsthätigkeit ist entweder Tauschverkehr oder Transportverkehr oder beides zusammen.

1. Der Tauschverkehr bringt den Besitzwechsel, den Übergang von einer Person zur anderen zu stande. Seine Grundbedingung sind tauschfähige Güter (Waren) oder Arbeitsleistungen. Notwendig ist ferner eine Schätzung des Wertes der auszutauschenden Leistungen. Jede der austauschenden Personen giebt, jede nimmt etwas, und für jede muß der Wert von Leistung und Gegenleistungen feststehen. Dann kann erst die Preisbestimmung erfolgen.

Neben der Preisbestimmung ist aber sehr häufig auch eine Messung der Quantität nötig: Maß und Gewicht.

Damit sind die Bedingungen des Tauschverkehrs nicht erschöpft. Die Raschheit und Bequemlichkeit des Güterumlaufes erfordert ein Tauschmittel, das Geld.

Und weil Leistung und Gegenleistung sehr häufig nicht gleichzeitig erfolgen, sondern durch ein zeitliches Intervall getrennt sind, ist es notwendig, daß auch das Vertrauen auf die künftige Gegenleistung in demjenigen entsteht und sich befestigt, der eine solche zu verlangen hat. Dieses Vertrauen ist aber der Kredit, der den Tauschverkehr noch in anderer Weise unterstützt, indem er Surrogate des Geldes schafft.

Endlich verlangt das Prinzip der Arbeitsteilung, daß das ganze Geschäft des Tauschverkehrs, welches bei der wachsenden Größe und Schnelligkeit des Güterumlaufs stets schwieriger wird, sich mehr und mehr zu einer besonderen Berufsthätigkeit einzelner, zu einem gewerbsmäßigen Handel entwickle.

2. Der Transportverkehr bringt den Ortswechsel zu stande, die Bewegung.

Für ihn ist die erste Grundbedingung ein transportfähiges Objekt. Dazu kommt als weitere Bedingung eine bewegende Kraft und ein Transportweg, endlich ein Fahrzeug, von welchem das Transportobjekt getragen wird.

Wie beim Tauschverkehr erfordert auch beim Transportverkehr der Grundsatz der Arbeitsteilung eine berufsmäßige Gestaltung dieser Thätigkeit.

Der Transportverkehr und der Tauschverkehr

können unabhängig von einander stattfinden. Es kann mitunter ein Besitzwechsel geschehen ohne Ortsveränderung (z. B. Verkauf v. Grundstücken, Häusern) und umgekehrt. Häufig aber ist beides vereint.

III. **Verkehr und Produktion.** Die Grenzen des Verkehrs gegen die Produktion sind keineswegs scharf gezeichnet; sie verschwimmen bei einzelnen wirtschaftlichen Thätigkeiten nahezu völlig.

So finden bei jeder Güterproduktion auch Verkehrsthätigkeiten statt. Die Produktion wirkt nicht allein verändernd auf die Form und das Material ihres Arbeitsobjektes, sie bewirkt auch Ortsveränderungen und Eigentumswechsel. In jeder Produktion ist, sofern der Produzent Werkzeuge, Maschinen, Roh- und Hilfsstoffe, hilfeleistende Arbeiten erkauft oder Produkte verkauft, auch eine Handelsthätigkeit, ein Eigentumswechsel enthalten. So ist ausgedehnte Landwirtschaft nicht denkbar ohne eine gewisse Handelsspekulation beim An- und Verkauf von Vieh; Forstbetrieb verbunden mit Holzhandel. Ebenso ist auch keine Produktion möglich ohne fortwährenden Transportverkehr. Der Produzent führt nicht allein seine Produktionsmittel an den Schauplatz seiner Thätigkeit herbei und seine fertigen Produkte dahin, wo nach ihnen Bedarf ist, sondern er bewegt ununterbrochen die Arbeitsobjekte innerhalb seiner Produktionsstätte hin und her. Sehr ausgedehnt sind diese Transportarbeiten in der Land- und Forstwirtschaft, beim Bergbau (Förderungsarbeiten). Es finden aber auch bei vielen Verkehrsthätigkeiten zugleich produktive Arbeiten statt. Dies ist in weit höherem Grade der Fall beim Transportverkehr, als beim Tauschverkehr. Im Transportverkehr sind die häufig vorkommenden produktiven Arbeiten die Herstellung und Unterhaltung der Wege und Fahrzeuge (Maschinenwerkstätten der Bahnverwaltungen!); im Tauschverkehr finden mitunter noch Veränderungen der Waren, Herstellung der Emballagen, Magazine, Geschäftsgebäude ꝛc. statt.

Frägt man sich bei einer Thätigkeit, ob sie Produktion oder Verkehr sei, so entscheidet sich diese Frage durch den Umstand, worin ihr Schwerpunkt liegt.

1. Kapitel: Die Ware.

I. **Wesen derselben.** Das für den Verkauf bestimmte Gut ist Ware. Alles was überhaupt Wert hat und übertragen werden kann, kann Ware sein. Ihr Wert wird zunächst durch ihre Brauchbarkeit bestimmt. Manche von den verschiedenen Eigenschaften, welche die Waren außer ihrem Gebrauchswert und Tauschwert noch haben, sind von größerer, andere von geringerer Wichtigkeit. Je geringer Raum und Gewicht der Ware bei gleichem Preise, um so mehr eignet sich die Ware für den Handel. Eine weitere Eigenschaft der Waren ist die größere oder geringere Regelmäßigkeit ihrer Produktion. Waren mit regelmäßiger Produktion müssen auch regelmäßigere Preise haben als Waren mit wechselnder Produktion. Bei Waren mit regelmäßiger Produktion wird auch das Geschäft sich in viel gleichmäßigeren Geleisen bewegen, viel weniger Gegenstand der Spekulation sein. Die größere oder geringere Stetigkeit in der Erzeugung der Ware hängt aber von der Rohproduktion und diese von der Natur ab.

Die verschiedene Vertretbarkeit der Ware ist keineswegs gleichgiltig für den Handel. Manche Warengattungen sind vorzüglich geeignet, einander zu vertreten, und diese Eigenschaft läßt die Preise solcher Waren auch immer zusammenhängen.

Die Haltbarkeit der Waren muß ebenfalls auf das Handelsgeschäft Einfluß nehmen. Waren, welche weniger leicht verderben, müssen ihre Preise leichter behalten, während Waren, welche weniger haltbar sind, mit der Zeit im Preise sinken und deshalb anfangs Preise haben müssen, welche ihren wirklichen Wert übersteigen. Die verschiedene Haltbarkeit der Waren muß auch auf das Risiko des Handels, der sich mit ihnen beschäftigt, Einfluß nehmen. Manche Gattungen von Waren pflegen mit der Zeit besser zu werden, wie z. B. Wein und Tabak und müssen demgemäß schon infolge der Lagerung bessere Preise erhalten.

II. **Bestimmung der Waren.** Die Waren zerfallen in drei Gruppen, wenn man ihr Verhältnis zur Konsumtion betrachtet.

1. Rohstoffe. Der Ausdruck wird nicht immer in gleicher Bedeutung gebraucht. Eigentlich wären Rohstoffe bloß diejenigen Waren, die genau in demselben Zustande in den Handel kommen, in welchem die Natur sie liefert, z. B. Kartoffel, Obst, Gemüse, Eier, Erze, Steinkohlen. Es ist aber nur ein kleiner Teil aller Naturprodukte, welche wirklich ohne alle weitere Verarbeitung in den Handel kommen. Bei sehr vielen Waren, welche als Rohstoffe bezeichnet werden, hat doch schon eine gewisse Bearbeitung stattgefunden, z. B. bei Bau- und Werkholz, Getreide, Rohhäuten und dergl. — Die Rohstoffe lassen sich wieder in zwei Hauptgruppen unterscheiden, welche sehr verschiedene Handelsthätigkeiten beanspruchen, nämlich: a) Landesprodukte im weitesten Sinne des Wortes (also einschließlich Holz, Vieh, Steinkohlen ꝛc.) und b) Kolonialwaren (siehe unten).

2. Halbfabrikate sind solche, welche noch für eine weitere Verarbeitung durch die Industrie bestimmt sind. Ihr ausreichender und wohlfeiler Bezug ist, wie jener der Rohstoffe, für die Industrie hochwichtig, indem er auf den Preis der Fabrikate wesentlich einwirkt. Die Halbfabrikate werden am wenigsten durch selbständigen Handel verbreitet, meistens bezieht sie der Fabrikant, der sie weiter verarbeitet, direkt oder durch einen Kommissionär vom Produzenten.

3. Ganzfabrikate oder schlechtweg Fabrikate sind diejenigen, welche unmittelbar für die Konsumenten brauchbar sind. Sehr häufig kann ein Gegenstand Halbfabrikat und Ganzfabrikat zu gleicher Zeit sein. Mehl z. B. ist für den Verkehr Halbfabrikat, für den Hausgebrauch Ganzfabrikat. Eisen ist zwar Halbfabrikat, zeigt aber innerhalb dieser Eigenschaft vielfache Veränderungen und Abstufungen.

bis es als Eisenware den Charakter des Ganzfabrikates gewinnt. Die Ganzfabrikate lassen wiederum unterscheiden:

a) Waren, die unmittelbar für die Verzehrung bestimmt sind. Sie haben für den Handel keine überwiegende Bedeutung, weil sie meistens vom Produzenten entweder direkt ans Publikum (z. B. Backwaren, Seife, Lichte, Fleischwaren) oder zu demselben höchstens durch Vermittlung der Wirte (namentlich die Getränke) oder mit Umgehung des Großhandels durch den Kleinhandel gelangen (Mehl, Tabakwaren 2c.).

b) Größere technische Konstruktionen werden auch nicht Gegenstände des Handels, sondern direkt bezogen. So namentlich große Maschinen, Eisenbahnmaterial, Wagen, Instrumente. Eisenbahnschienen z. B. werden von den Bahnen, welche ihrer bedürfen, meistens auf dem Wege der Submission ausgeschrieben und an das wenigstfordernde Hüttenwerk vergeben.

c) Sogenannte courante Artikel, d. h. diejenigen Fabrikate, welche nicht individualisiert sind, sondern überall gebraucht werden und deshalb auf Lager gehalten werden können. Sie bilden neben den ausländischen Rohstoffen die wichtigsten Gegenstände des Großhandels und zugleich einen hochwichtigen Gegenstand auch für den Detailhandel. So vor allen die Waren der Textilindustrie; ferner die sog. Kurzwaren.

III. **Die Qualität der Waren.** Dieselbe bestimmt in den meisten Fällen den Gebrauchswert und somit den Preis derselben. Bei den meisten Waren giebt es Abstufungen verschiedener Qualitäten, kräftigerer und schwächerer, haltbarer und minder haltbarer, besserer, feinerer, gröberer, schönerer u. s. f. Sorten. Zur Bezeichnung dieser verschiedenen Qualität gebraucht man bei manchen Waren bloß die Bezeichnung fein, mittel, gut, ordinär, manchmal werden noch mehr Abstufungen getroffen. Bei anderen Waren dient die Bezeichnung ihrer Farbe zur Unterscheidung der Qualitäten oder die Bezeichnung gewisser Prozesse, die mit den Waren vorgenommen worden sind; auch manche Eigenschaften, welche beim Kaufe besonders wichtig werden; auch der Jahrgang, in welchem die Waren produziert wurden oder die Angabe des Produktionsplatzes. Bei Gewebstoffen wird die Qualität durch Ausdrücke bezeichnet, welche sowohl den Rohstoff, als auch die Feinheit, die Appretur, die Muster u. s. f. angeben. Eine Reihe anderer Waren wird mit Nummern bezeichnet, z. B. Garne, wieder andere nach dem mehr oder weniger feinen Rohstoff oder nach Maßgabe ihrer Größe u. s. f.

IV. **Technische Veränderungen** der Waren finden im Handel in der Regel nicht mehr statt. Unter Umständen kann aber der Kaufmann die Ware nicht in der Form, in welcher sie für den Verkauf erscheinen soll, erhalten; und in diesem Fall müssen dann gewisse Veränderungen, namentlich die Einführung einer besonderen Verpackung getroffen werden. Wie auf der einen Seite der Grundsatz der Arbeitsteilung verlangt, daß der Kaufmann sich möglichst wenig mit technischen Operationen beschäftige, so müssen doch von diesem Grundsatze ebenfalls aus ökonomischer Rücksicht gewisse Ausnahmen gemacht werden.

V. **Echtheit der Ware.** Von echten und unechten Waren spricht man bei solchen Waren, wo die Unechtheit dem Publikum bekannt wird. Man hat es hier mit den sog. Surrogaten zu thun. Sie werden von der Industrie für die Konsumenten überall dort geschaffen, wo der Preis einer echten Ware hoch steigt und die Konsumtion sich damit begnügt, das Bedürfnis, wenn auch nicht vollständig, so doch einigermaßen zu befriedigen. Besonders im Gebiete der Halbfabrikate sind die Surrogate sehr häufig. Da sie aber in ihrer Leistungsfähigkeit immer hinter derjenigen Ware zurückbleiben, die sie vertreten sollen, und da sehr häufig mit demselben Aufwand an Arbeit, bei Benützung besserer Materialien eine viel größere, namentlich eine viel dauerhaftere Wirkung des Produktes erzielt werden kann, sind sie sehr häufig vom wirtschaftlichen Standpunkte aus nicht zu billigen, obgleich sie auch nicht prinzipiell verurteilt werden dürfen. Gerechtfertigt sind sie jedenfalls dann, wenn der Unterschied in der Leistungsfähigkeit des Surrogats und jener des surrogierten Materials in einem richtigen Verhältnis steht zu dem Unterschied zwischen den Preisen des Surrogates und des surrogierten Gegenstandes.

Wird dagegen die Unechtheit einer Ware dem Publikum nicht oder nicht vollständig bekannt, so ist sie eine verfälschte gegenüber der echten Ware.

Leider ist es ein Fluch des heutigen Wirtschaftslebens, daß in allen Stadien der Produktion wie in den meisten Gebieten des Handels Schwindel und Fälschung sich eine Stätte zu verschaffen suchen. Die Thätigkeit des schwindelhaften Erwerbs im Gebiete der Warenproduktion und des Warenhandels zeigt sich hauptsächlich in folgendem:

1. Sie fälscht zunächst die Nachfrage, indem sie für unzählige Sachen und Sächelchen, die den Werkstätten entlaufen, auf dem Wege der Reklame eine künstliche Nachfrage schafft, die, kaum geboren, wieder verschwindet. Die ganze Wandelbarkeit der Mode entspringt nur zum Teil der Laune des Konsumenten; zum weit größeren Teil aus dem die Produktion beherrschenden Schwindel, der nicht will, daß die in den Händen des Publikums befindliche Ware gar zu lang gebraucht werde und aus diesem Grunde für rasches Veralten derselben sorgt, damit ja die Produktion möglichst schnell wieder in Anspruch genommen werde.

2. Ebenso fälscht der Schwindel auch den Wert der Ware, die er hervorbringt. Er schafft Dinge, welche wirklichen Bedürfnissen, begründeter Nachfrage dienen sollen, dies aber nicht thun. Hierher gehören namentlich die mit sogenannten Heilmitteln im größten Umfang getriebenen Charlatanerieen.

Die Thätigkeit des Schwindels im Dienste der Gewinnbildung ist eine sehr einfache. Es handelt sich zunächst darum, die Produktionskosten möglichst zu fälschen. Damit tritt von selbst eine Fälschung des Preises der Ware ein. Die Differenz zwischen dem wahren und dem falschen Werte der

Ware, welche vom getäuschten Publikum bezahlt wird, ist die durch den Schwindel bewerkstelligte Erhöhung des Gewinns. Die Kunst liegt also darin, entweder den Rohstoff oder die Arbeit oder — was freilich am ersprießlichsten ist — beide zu fälschen. Es wird dem Produkte der Anschein gegeben, daß mehr Arbeit, kostspieligeres Material darin enthalten sei, als in Wirklichkeit der Fall ist. Je vollkommener die Täuschung gelingt, desto länger kann sie fortgesetzt werden; je gröber sie ist, desto größer ist der Gewinn; aber desto rascher wird sie auch entdeckt. Bei Waren, von welchen der Produzent von vornherein weiß, daß sie, auch wenn sie keine Produkte des Schwindels wären, rasch durch neue Moden verdrängt würden, wird er sich mit möglichst groben Täuschungen begnügen. Die Fälschung des **Rohstoffs** wird hauptsächlich durch die sogenannten Surrogate ermöglicht. Alle Surrogate sind strenggenommen an und für sich schon Lügen, von der schnöden Zichorie an bis zu den teuersten falschen Diamanten. Je größer der Abstand zwischen den Eigenschaften des Surrogats und jenen des surrogierten Materials, desto ärger der Schwindel. Allerdings wird er auch in der Regel desto leichter erkennbar. Der Rohstoffschwindel wird ferner um so ärger, je komplizierter der Rohstoff ist. Darum spielt der Rohstoffschwindel z. B. bei der Fabrikation geistiger Getränke eine sehr bedeutende Rolle.

Häufig weiß das Publikum, daß der Rohstoff eines Produktes nicht echt ist; ja es verlangt oft geradezu nach Surrogaten. Der Produzent wird dann zugeben, daß sein Rohmaterial unecht war; aber damit ist dem Schwindel nur eine neue Thüre geöffnet. Denn sehr häufig ist der Produzent dann in der Lage, mehr oder weniger echtes Material mit Surrogaten oder Surrogate von sehr verschiedener Güte zu vermischen. Das Publikum ist dann im unklaren über das Mischungsverhältnis und kann durch dasselbe getäuscht werden.

Ganz anderer Art ist jener Schwindel, welcher die **Arbeit** fälscht. Dieser Schwindel kann sowohl vom Unternehmer am Publikum, als auch vom Arbeiter am Arbeitgeber ausgeübt werden. Dem Publikum gegenüber zeigt sich der Arbeitsschwindel besonders gerne darin, daß er Dinge zusammen leimt, nagelt, nietet und lötet, die aus einem Stücke sein sollen, daß er das, was zusammengenäht sein sollte, bloß mit etwas Kleister zusammenpreßt und was dergleichen Kunststückchen mehr sind. Fehlerhafte Ware wird dabei entweder so emballiert, daß der Kunde den Fehler nicht bemerkt oder die Fehler werden übermalt, überklebt 2c., kurz notdürftig so weit versteckt, daß sie bis zum ersten Gebrauche versteckt bleiben. Wenn jeder Industrielle die Hand aufs Herz legen und offen bekennen müßte, ob er nie dergleichen praktiziert — wie viele gingen wohl rein aus? Man nennt es mit einem euphemistischen Ausdruck Geschäftsvorteil. In der That ist es oft schwer, wenn nicht unmöglich, eine scharfe Grenze zwischen solider und unsolider Arbeit zu ziehen.

Der gröbste Schwindel ist der ungefährlichste, weil er dem Konsumenten am wenigsten verborgen bleibt. Dagegen nötigen minder grobe Praktiken selbst die solideren Geschäfte nach und nach, sich ihrer zu bedienen, wenn sie die Konkurrenz mit jenen Geschäften aushalten wollen, welche zuerst von diesen Praktiken Gebrauch gemacht haben. Allerdings prüft der solidere Geschäftsmann, ehe er sich auf diesen abschüssigen Pfad begiebt, sorgfältig, ob es nicht möglich sei, in der alten soliden Weise so lange fortzuarbeiten, bis die Konsumenten das Schwindelhafte in den Produkten seiner Konkurrenten durchschauen und sich seiner solideren Ware wieder zuwenden. Aber oft genug wird diese Betrachtung ungünstig ausfallen. Denn so sehr auch Vereine, Zeitschriften, populär-technische Werke aller Art sich bemühen, die Konsumenten darüber aufzuklären, wo ihr Vorteil liegt, so hat doch die schwindelhafte Produktion den Vorsprung voraus, daß sich der Produzent bloß mit einem einzigen oder mit wenigen Produkten beschäftigt und es ihm daher viel leichter wird, die Mängel dieser wenigen Gegenstände zu verheimlichen, als es dem Konsumenten wird, diese Mängel zu entdecken. Letzteres wird um so schwieriger, als die mit dem Wesen der Reklame und des Schwindels innig verwandte Mode die Konsumenten in einem nahezu konsumtionstrunkenen Zustande von einer Ware zur anderen hetzt, so daß sie sich nicht Zeit nehmen können und wollen, zu prüfen, ob das Gekaufte gut und echt ist. Ihnen genügt, wenn es neu ist.

3. Die verschiedenen Waren sind ungemein verschieden in ihrer **Empfänglichkeit** für schwindelhafte Anwandlungen. Einzelne Geschäftszweige sind in dieser Hinsicht äußerst nachgiebig, wie z. B. die Fabrikation von Spiel- und Galanteriewaren, Konditoreien, die Friseurgeschäfte 2c., wo das Publikum manchmal sogar den Schwindel verlangt und die Schuld davon vollständig auf sich nimmt. Andere Geschäftszweige dagegen, welche nicht unmittelbar für die Konsumtion des Publikums arbeiten, sondern wieder für produktive Zwecke, gewähren solchen Anwandlungen keinen oder nur spärlichen Zugang. Aber ihre Solidität ist keine Tugend, sondern Notwendigkeit; sie arbeiten ja nicht für eine leichtsinnige Konsumentenschar, sondern für scharfblickende und rechnende Unternehmer, welche jeden Makel des Produktes erkennen und zu bestrafen wissen.

4. Eine eigentümliche und leider oft nicht lobenswerte Stellung in diesem Treiben nimmt der **Kaufmann** ein. Sein geschäftsgewandter Blick erkennt leichter die verborgenen Mängel der Ware, als das Publikum; er weiß genauer, als selbst der Produzent, wieviel man dem Publikum bieten darf, bis ihm die Augen aufgehen. Er weiß, daß dies ziemlich viel ist. Liefert er dem Publikum schlechte Ware statt guter, so fällt es ihm in der Regel nicht schwer, die Schuld auf den Produzenten zu schieben; das gleiche ist der Fall mit Preiserhöhungen, welche gleichfalls immer dem Produzenten in die Schuhe geschoben werden, selbst wenn der Kaufmann den größeren Teil davon veranlaßt hat.

Dem Produzenten gegenüber wird eine andere Politik eingeschlagen. Hier gebietet es die kauf-

männische Gewinnsucht, stets über das Produkt zu klagen, auch wenn es gut ist, stets über schlechten Absatz zu jammern, auch wenn er lebhaft ist. Der kaufmännische Vermittler, welcher dem Publikum gegenüber die Ware preist, schilt sie oft gegenüber dem Produzenten. Und doch stellt er sich dem einen wie dem andern als möglichst wohlwollend dar. So benützt er seine vermittelnde Stellung zwischen den Parteien, um beide auszubeuten.

Die industriellen Unternehmer, geriebener als das große Publikum, kennen das, und das Geschäft wird von vornherein darauf eingerichtet. Sie und die kaufmännischen Vermittler sind, obgleich Nebenbuhler hinsichtlich des Geschäftsgewinns, doch innig verbündet gegenüber dem Publikum und suchen in dieser Streitgenossenschaft einen Ersatz dafür, daß jede dauernde Kostenverminderung und Betriebsverbesserung schließlich dem Publikum zu gute kommt.

5. Und wie stellt sich nun dieses letztere selbst? Das kaufende Publikum ist ein tausendköpfiges, gutmütiges und leichtsinniges Geschöpf, welchem die Geduld nicht eher zu Ende geht, als bis es überzeugt ist, daß man ihm die Haut vom Kopfe ziehen will. Lange vorher aber hat es schon eine Ahnung vom Gebaren des Produzenten, und wenn es dieses Gebaren sich gefallen läßt, geschieht es mehr aus Bequemlichkeit, als aus Unwissenheit. Es liegt das im Charakter der Konsumtion. Selbst die durchtriebensten Unternehmer und Kaufleute werden leichtsinnig und großmütig, wenn es an das Einkaufen zu Konsumtionszwecken geht. Dieser noble Zug im Wesen der Konsumtion wird nur wenig verdüstert durch die schwindelhaften Anwandlungen, welche auch das konsumierende Publikum nicht verschonen; Anwandlungen, die sich zumeist darin äußern, daß die Konsumtion nach Quantität und Qualität prächtiger und reicher zur Schau getragen wird, als sie in Wahrheit ist und als es das Einkommen verträgt.

6. Die Echtheit und Brauchbarkeit der Waren wurde ehedem unter der Herrschaft der Zünfte zu gewährleisten gesucht durch die Meisterprüfungen, durch bindende Vorschriften über Herstellung und Material der Produkte, durch Strafen und Konfiskation bei Herstellung schlechter und verfälschter Waren. Hierzu dienten auch Werkstätten-Visitationen, Prüfung fertiger Waren durch Zunftvorsteher („Schau") u. a. Die neueste Wirtschaftspolitik überläßt die Beurteilung der Qualität der Ware grundsätzlich dem Käufer. Eine Ausnahme dieses Grundsatzes im Interesse der Konsumenten bildet die Lebensmittelpolizei. Gerechtfertigt erscheinen insbesondere folgende Maßregeln: Verpflichtung der Verkäufer von Nahrungsmitteln zur Prüfung ihrer Güte und Echtheit; Bestrafung des absichtlichen oder fahrlässigen Verkaufs verdorbener oder gefälschter Lebensmittel; Verbot der Herstellung und des Verkaufs solcher Dinge, die zur Fälschung dienen; Überwachung des Lebensmittelverkehrs durch die Polizei und Kontrolle durch Sachverständige.

VI. **Absatzfähigkeit der Waren.** Man unterscheidet couranie und nicht courante Waren. Unter ersteren versteht man diejenigen, welche jederzeit auf regelmäßigen Absatz rechnen können.

Eine besondere Spezialität sind die Ausschußwaren, d. h. solche, die entweder bei der Produktion gewisse Mängel erhalten haben, welche sie nicht als vollberechtigt in ihrer Gattung erscheinen lassen, oder die durch den Wechsel der Mode an Wert verloren haben, so daß sie zu herabgesetzten Preisen an ein minder anspruchsvolles Publikum verkauft werden müssen. Mit der zunehmenden Industrie und der steigenden Raschheit der Produktion müssen auch die Ausschußwaren immer mehr zunehmen; ihre Konsumtion dient jenen Kreisen der Konsumenten, für welche das neue und fehlerlose Produkt zu teuer ist.

VII. **Die Emballierung.** Mit der Emballierung zieht die Ware jenes Gewand an, in welchem sie auf dem Weltmarkte erscheint. Die Emballage ist keine ökonomische Kleinigkeit, sondern erscheint durch die Natur der Ware, durch die Art der Versendung, durch den Weg des Handels, durch die Ansprüche und Sitten der Konsumenten an ganz bestimmte, oft historisch gewordene Formen gebunden.

Die technische Natur der Ware fordert bei der Emballage die Berücksichtigung, daß die Umhüllung um so solider und individueller werden muß und um so teurer werden darf, je feiner, zarter, gefährlicher und wertvoller die Ware ist.

Dagegen wirkt die Art des Transportes und der Weg, den die Ware zurückzulegen hat, nur ausnahmsweise noch auf die Art der Emballage ein, indem der moderne Handel fast durchgängig genötigt ist, seine Waren für den Eisenbahntransport und das Aufstapeln in Schiffsräumen zu emballieren.

Diese Rücksichten sind technischer Art, dagegen sind rein vom ökonomischen Standpunkte aus jene zu betrachten, welche das Konsumentenpublikum bezüglich der Emballage fordert.

Hier ist zunächst von Wichtigkeit die quantitative Verteilung der nach Zahl und Größe im Handel erscheinenden Stücke (Größe und Größenabstufung der Pakete, Ballen, Rollen, Stücke, Schachteln, Gebinde rc.). Es ist ein ungemeiner Vorteil, den Geschmack des Publikums in dieser Hinsicht zu kennen. Oft sind hergebrachte, dem Publikum zur Gewohnheit gewordene Verteilungsformen vorhanden, von welchen abzuweichen geradezu widersinnig wäre, wie z. B. die Größe der Weinflaschen, der Zündholzschachteln rc. Doch ist dabei stets zu überlegen, ob nicht neue Verteilungsformen dem Publikum angenehmer wären. Anhaltspunkte für die Entscheidung dieser Frage bietet der Kleinverkauf. Selbstverständlich werden die dem kleinen täglichen Hausgebrauch dienenden Waren in möglichst kleinen Abschnitten verkauft werden müssen; Waren, die durch Frauen eingekauft zu werden pflegen, in kleineren Abschnitten, als jene, die von Männern eingekauft werden; notwendige Produkte in kleineren Abschnitten, als Luxusware. Hierbei ist wieder zu berücksichtigen, ob im Kleinhandel durch den Detailisten noch eine Zerteilung, ein Zuwägen und Zumessen stattfinden soll oder nicht. Ist

ersteres der Fall, so muß die Stückteilung derart sein, daß sie das Wägen und Messen erleichtert, wie auch Stückteilung und Umhüllung stets so eingerichtet sein sollen, daß dem Detailverkäufer die Vorzeigung, dem Publikum die Prüfung der Ware möglichst leicht gemacht werde. Erfahrungen in dieser Hinsicht kommen dem Produzenten und dem Kaufmann auf die bequemste Weise durch den Detailverkäufer zu.

Anders ist es mit der ästhetischen Seite der Emballage. Sie ist ein Punkt, welcher der Phantasie und dem Geschmack des Produzenten noch freien Spielraum läßt. Beim Kunstgewerbe ist sie unwichtig, da dessen Produkte sich selbst schmücken. Unwichtig ist sie auch bei den ordinärsten Konsumtionsgegenständen, wird aber bedeutungsvoll bei den Artikeln, welche, ohne selbst künstlerische Schönheit zu haben, doch dem Luxus angehören. Es ist merkwürdig und darf nie vergessen werden, daß jedes Produkt, auch das unscheinbarste, eine unbezwingbare Tendenz nach künstlerischer Schönheit hat und, wenn es diese nicht an seinem Körper gewinnen kann, doch in seinem Gewande sucht. Irgend etwas ästhetisch Anregendes muß es haben. Man denke an die zierliche Ausstattung von Papeterieen, an die Enveloppen von Damentaschentüchern, an Bonbonsschachteln, an die Kistchen feiner Zigarrensorten, die Hüllen feiner Seifen und Parfümerieen, an feine Farbenkästchen, die bunten, gold- und silberglänzenden Umhüllungen zahlreicher anderer Gegenstände. Wenn es nur eine anregende Farbenzusammenstellung, ein paar hübsche Linien sind: irgend eine ästhetische Seite fordert fast jedes Produkt für seine Emballage. Dies giebt auch sehr häufig Veranlassung zu mehrfacher Umhüllung; die innerste, eleganteste ist für den Konsumenten; die äußere, gröbere, eigentlich schützende für den Verkäufer.

Unmittelbar praktische Bedeutung gewinnt endlich die Emballage, wenn man die Vorschriften der Postanstalten und Eisenbahnbetriebsreglements hinsichtlich der Verpackung überhaupt, sowie insbesondere hinsichtlich der Verpackung von sicherheitsgefährlichen Waren ins Auge faßt. Hierauf einzugehen ist hier nicht der Ort, obwohl jene Vorschriften mancherlei Anregung geben könnten.

2. Kapitel: Die Quantität der Ware. Maß und Gewicht.

I. **Wesen.** Alle in Umlauf kommenden Güter lassen sich unterscheiden in solche, welche als einzelne und in solche, welche nach Quantitäten verkauft werden. Für letztere ist beim Verkehr eine Bestimmung der Quantität erforderlich. Wie diese Quantitätsbestimmung erfolgen soll, steht den Käufern und Verkäufern der Güter grundsätzlich frei; aber zur Vereinfachung des Meßverfahrens und zur Sicherung gegen Irrtum und Betrug dient die Benützung gleicher Maßeinheiten. In den ursprünglichsten Wirtschaftszuständen benützt man als Längenmaße die menschlichen Gliedmaßen (Daumenbreite, Ellenbogenlänge, Klafterweite), als Gewichtmaße die Tragfähigkeit eines Menschen oder Arbeitstiers (Last); als Hohlmaß den Inhalt der landesüblichen Gefäße; als Flächenmaß die Größe des Feldes, das ein Mann in einem Tage bearbeiten kann. Da diese natürlichen Maßstäbe ungleich sind, ist obrigkeitliche Feststellung derselben für höhere Wirtschaftsstufen nötig und für den Weltverkehr endlich Maße, welche in der ganzen Welt Anwendung finden können.

II. **Einrichtung.** Wünschenswert erscheint ein innerer Zusammenhang des Maß- und Gewichtssystems. Längenmaß, Flächenmaß, Hohlmaß, Körpermaß und Gewichtmaß sollen einerlei Grundlage haben. Die steigende und fallende Einteilung der Maße muß bequem zum Rechnen sein. In dieser Hinsicht verdrängt das Dezimalsystem die übrigen Systeme mehr und mehr. Maß und Gewicht sollen auch für alle auf gleiche Weise meßbaren Gegenstände die gleichen sein. Es ist störend, wenn für Getreide ein anderes Hohlmaß besteht, als für Flüssigkeiten, für Entfernungen auf der Erde ein anderes, als für Entfernungen auf dem Meere. Die Benennungen der Maße aus dem Griechischen und Lateinischen abzuleiten, macht zwar die Namen der Maße nicht populär, aber dafür international brauchbar. Die Maßeinheiten müssen in der für den Verkehr brauchbarsten Gestalt (Maßstäbe, Hohlräume, Gewichtstücke) ausgeführt und mit gewissen technischen Schutzmitteln für ihre Zuverlässigkeit versehen sein. Um ihre Zuverlässigkeit zu gewährleisten, müssen alle im Verkehr gebrauchten Maße hergestellt sein nach Originalmaßen, welche die Staatsgewalt in größter mathematischer Genauigkeit verfertigen läßt. Nach ihnen werden Muster gemacht, welche obrigkeitlich aufbewahrt werden und nach welchen die zum täglichen Gebrauch dienenden Maße hergestellt werden. Die Verkehrsmaße müssen durch eigene Behörden mit den Mustermaßen verglichen und, zum Nachweis ihrer Richtigkeit, gestempelt werden. Im Verkehr dürfen sodann ungestempelte Maße nicht benützt werden. Zur weiteren Sicherung sorgen obrigkeitliche Visitationen und strenge Bestrafung von Maß- und Gewichtsfälschungen.

3. Kapitel: Der Preis.

I. **Wesen des Preises.** Der Preis ist die Summe der Güter, die man durch Tausch für ein Gut erhalten kann. Er ist der Tauschwert eines Gutes in anderen Gütern ausgedrückt. Man könnte für jedes Gut zahllose Preisbestimmungen anwenden, indem man es mit anderen Gütern vergleicht. Vorzugsweise aber denkt man beim Preise an eine Abschätzung des Tauschwertes in Geld. Wenn man für ein Gut eine Menge anderer Güter geben muß, dann nennt man dasselbe kostbar oder teuer. Allerdings ist zwischen den kostbaren und den teuren ein Unterschied. Denn kostbar sind solche Güter, deren Preis, mit dem Preise anderer verglichen, ein hoher ist. Der Gegensatz eines kostbaren Gutes ist ein ordinäres. Teuer dagegen nennt man solche Güter, welche, mit Gütern ganz gleicher Art verglichen, einen hohen Preis haben, einen Preis,

den sie vielleicht zu anderen Zeiten und an anderen Orten nicht haben. Der Gegensatz von teuer ist wohlfeil, billig. Es kann etwas teuer sein und doch nicht kostbar, z. B. Brot, welches bei einer Getreideteuerung kleiner wird; und umgekehrt kann etwas kostbar sein und doch wohlfeil, z. B. ein auf einer Auktion um den dritten Teil des Ankaufspreises gekaufter Kunstgegenstand.

Der Preis ist also ein Verhältnis und zwar ein bewegliches Verhältnis. Wenn man bloß zwei Güter mit einander vergleicht und eine Änderung dieses Verhältnisses an ihnen bemerkt, so läßt sich daraus noch nicht erkennen, welches der beiden Güter die Änderung veranlaßt hat. Wenn man z. B. nur wüßte, daß man vor 100 Jahren für ein Pfund Gold eine gewisse Quantität Getreide oder Holz u. s. f. bekommen hätte und jetzt weniger dafür bekommt, so könnte man daraus an sich noch nicht schließen, welches der beiden Güter eigentlich billiger oder teurer geworden ist. Das kann man erst dann erkennen, wenn man mehrere Güter unter einander vergleicht. Dann erst erfährt man, ob bloß eines, und welches seine Preisstellung verändert hat, oder ob dies bei mehreren Gütern stattgefunden hat.

II. **Angebot und Nachfrage.** Wenn mehrere Menschen dieselben Güter haben und vertauschen wollen, so ist ein Angebot vorhanden. Suchen dagegen mehrere dieselbe Art von Gütern durch Tausch zu erlangen, so ist Nachfrage vorhanden. Der Spielraum von Angebot und Nachfrage ist der Markt. Auf dem Markte treffen sich diejenigen, welche kaufen und verkaufen wollen; hier finden sich die zu veräußernden und die einzukaufenden Güter. Der Preis, welcher sich durch die Nachfrage und das Angebot mehrerer bildet, ist der Marktpreis. Dieser kommt dem wirklichen Werte in der Regel viel näher als jener Preis, welcher bloß zwischen einzelnen Käufern und Verkäufern ausbedungen wird. Man nennt die Marktpreise auch Konkurrenzpreise im Gegensatze zu den Monopolpreisen. Letztere bilden sich, wo die wirtschaftlichen Ziele eines Käufers oder eines Verkäufers dominieren. Denkbar sind hierbei folgende Kombinationen:

1. Ein Käufer und ein Verkäufer schließen ohne jegliche Konkurrenz anderer Käufer und Verkäufer das Kaufgeschäft. In diesem Falle bildet derjenige den Monopolpreis, der in Bezug auf die Wertschätzung des Gutes und auf die Höhe des Preises unabhängiger ist.

2. Ein Verkäufer und mehrere Käufer. In diesem Falle tritt der zahlungsfähigste und zahlungswilligste der Käufer mit dem Verkäufer in Verhandlung und braucht nur um ein Minimum mehr zu bieten, als sein nächster Mitbewerber, um die Verhandlungen über den Preis mit dem Verkäufer zu leiten.

3. Ein Käufer und mehrere Verkäufer. In diesem Falle tritt derjenige Verkäufer, der am wenigsten fordert, in die Leitung der Preisverhandlungen ein; der Käufer entscheidet sich, von wem er kaufen will; seine Monopolstellung drückt den Preis herab.

III. **Entstehung des Preises.** Bei der Bestimmung des Preises, der für ein Gut bezahlt werden soll, wird immer ein Kampf verschiedener Interessen und Bestrebungen ausgekämpft. Denn jeder Mensch will, wenn er Güter vertauscht, möglichst wenig an Wert hergeben und möglichst viel dafür erhalten. In diesem Kampfe der Interessen bleibt der Stärkere und Erfahrenere Sieger, und der Preis ist um so höher, je bedeutender die Überlegenheit des Verkäufers ist, um so niedriger, je bedeutender die des Käufers. Die Überlegenheit des einen oder des anderen wird aber herbeigeführt durch die Konkurrenz der Bedürfnisse. Bei jeder Tauschhandlung konkurrieren im Menschen zwei entgegengesetzte Bestrebungen: ein Streben, das eigene Gut zu behalten und eines, das fremde Gut zu bekommen. Je mehr das Bedürfnis nach dem fremden Gute jenes nach dem eigenen überwiegt, um so abhängiger ist der im Tausch Begriffene.

Dieser Kampf der Bestrebungen äußert sich häufig in dem sogen. Feilschen oder Markten. Dasselbe besteht darin, daß zuerst Anbietungen gemacht werden, welche auf Seite des Verkäufers den Preis, um den die Sache zuletzt wirklich losgeschlagen wird, weit übersteigen, auf der Seite des Käufers weit unter jenen Preis hinabgehen. Das Feilschen ist eine entschieden häßliche Seite an dem Geschäfte der Preisbildung; denn es ist erzeugt durch eine lügnerische Maskierung der Bedürfnisse. Durch den großen Verkehr einer ganzen Volkswirtschaft wird der Kampf der entgegengesetzten Interessen in seinen häßlichen Seiten gemildert und abgeschwächt. In solchen Ländern, wo die Konkurrenz noch nicht so bedeutend ist, daß sich allgemein bekannte Marktpreise bilden könnten, pflegt die Volkssitte schreiende Übervorteilungen bei der Preisbildung schärfer zu tadeln, auch als Wucher zu behandeln und rechtlich zu bestrafen. Wo dagegen eine lebhafte Konkurrenz von Käufern und Verkäufern vorhanden ist, mildert dieselbe am meisten die Härten und die häßlichen Seiten des Preiskampfes.

Ist die wirtschaftliche Kraft und Fähigkeit auf Seite des Käufers und Verkäufers die gleiche, wird mit Verstand und ohne unberechtigte Habsucht am Zustandekommen des Preises gearbeitet, dann entstehen jene Preise, bei welchen beide Teile ihre Rechnung finden, bei welchen jeder gewinnen kann, indem er eben das eintauscht, was für ihn gerade notwendiger ist. Käufer und Verkäufer gleichen dann zwei Schiffen, welche sich auf dem Meere begegnen und von welchen das eine nicht genug Trinkwasser, aber übermäßig viel Nahrungsmittel, das andere zu viel Trinkwasser und zu wenig Nahrungsmittel führt. Beide können dann einen höchst vorteilhaften Tausch machen.

Das Preisverhältnis zweier Güter oder Waren zu einander wird zunächst durch den Käufer oder Verkäufer bestimmt. Diese Personen aber lassen sich wiederum durch eine Reihe von Gründen bestimmen. Man erkennt diese Gründe leicht, wenn man sich in die Person des Käufers und Verkäufers hineindenkt. Jede dieser beiden Personen giebt

etwas, jede nimmt etwas. Jede wird demnach den Wert dessen, was sie giebt, und den Wert dessen, was sie nimmt, zu berücksichtigen haben. Der Käufer nimmt das Gut und giebt den Kaufpreis in Geld, er berücksichtigt demnach den Wert des Gutes und den Wert, welchen der Kaufpreis für ihn hat. Ein gleiches geschieht von Seite des Verkäufers. Zu diesen inneren Bestimmungsgründen des Preises tritt sodann noch die Konkurrenz der Käufer und Verkäufer. Es sind demnach folgende Bestimmungsgründe des Preises im einzelnen zu betrachten:

1. Der Gebrauchswert des Gutes ist der nächste Grund, der den Käufer zur Zahlung des Preises bestimmt; in letzter Linie entscheidet also das Bedürfnis des Käufers. Je wichtiger das Bedürfnis, desto größer unter sonst gleichen Umständen der Preis. Güter, welche notwendigen Bedürfnissen dienen, kauft man zuerst; erst was übrig bleibt, verwendet man auf andere, insbesondere auf Luxusbedürfnisse. Da die nicht notwendigen Bedürfnisse großenteils durch gesellschaftliche Sitte bestimmt werden, ist es die letztere, welche auch einen wesentlichen Einfluß auf die Preise der den betreffenden Bedürfnissen dienenden Güter nimmt. So werden die Preise eines Gutes nicht allein bestimmt durch diejenigen, welche das Gut haben wollen, sondern auch durch diejenigen, welche es schon haben und welche durch dieses Haben die anderen erst zur Nachfrage veranlassen. Von mehreren Käufern wird derjenige den höchsten Preis bezahlen, für den das Gut den höchsten Wert hat. Erhöht sich der Preis einer Sache, die überhaupt entbehrlich ist, so vermindert sich die Zahl Kauflustiger. Sachen, die bloßen Affektionswert haben, erreichen mitunter Preise, welche die Mitwirkung anderer Bestimmungsgründe hinter sich lassen. Bei Spekulationskäufen denkt der Käufer nicht zunächst an den Gebrauchswert, den das Gut für ihn hat, sondern an die Möglichkeit besseren Wiederverkaufs. Diese beruht aber in letzter Linie auch auf dem Gebrauchswerte, welcher doch schließlich das Gut in die Hände eines Konsumenten führen soll. Beim Spekulationskauf kommt also der abstrakte Wert zur Geltung.

2. Die eigene Zahlungsfähigkeit ist der andere Grund, welcher den Käufer bestimmt. Ehe man etwas kauft, vergleicht man seine Bedürfnisse und die Mittel zu ihrer Befriedigung; man berechnet, ob man den Kaufsgegenstand überhaupt bezahlen kann, ohne wichtigere Bedürfnisse unbefriedigt zu lassen. Man zieht dabei nicht allein die Bedürfnisse der Gegenwart, sondern auch jene der Zukunft zu Rate, um sie zu berücksichtigen. Diese Berücksichtigung der Zahlungsfähigkeit ist verschieden je nach der wirtschaftlichen Einsicht der einzelnen und ganzer Klassen. Aus der Einwirkung der Zahlungsfähigkeit auf den Preis erklärt es sich auch, daß überhaupt nur zahlungsfähige Nachfrage den Preis bestimmen hilft, und daß man einen Preis nicht bezahlen wird, wenn man die Gelegenheit hat, den Kaufsgegenstand zu einem wohlfeileren Preise selbst herzustellen. Gegenstände, welche jedermann selbst verfertigen kann, haben deshalb auch den geringsten Preis; so namentlich die weiblichen Handarbeiten. Die Zahlungsfähigkeit nimmt ab, je höher der Preis steigt. Je teurer eine Sache ist, desto kleiner der Kreis der Käufer.

3. Die Produktionskosten bestimmen für den Verkäufer zunächst den Preis des Gutes, das er verkaufen will. Niemand wird weniger für den Verkaufsgegenstand erhalten wollen, als er selbst dafür ausgegeben. Der Verkäufer hat immer ein Interesse daran, daß der Preis seines Produktes möglichst hoch über den Produktionskosten stehe. Er muß deshalb seine Kosten berechnen, um danach den Preis zu bestimmen. Hierbei wird bald die Arbeit, bald das Kapital, das bei der Anschaffung des Gutes verbraucht wurde, am meisten zur Preisbestimmung beitragen. So hat z. B. das wohlfeilste Baumwollgarn mittlere Stärke; die feinsten sind teurer wegen der daran verwendeten Arbeit, die gröberen dagegen teurer wegen der massenhafteren Rohstoffverwendung. Zu dem, was der Verkäufer an eigentlichen Kosten auf das Gut verwendet hat, wird er auch noch die Gefahr etwaiger Verluste hinzurechnen. Wer Güter verkauft, welche möglicherweise nicht alle ihre Abnehmer finden und dann an Wert einbüßen, muß einen Ersatz dieses möglichen Schadens aus dem Preise herausschlagen. Dies gilt für alle Artikel, welche der Mode unterworfen sind oder welche bei längerem Liegenbleiben Schaden leiden. Die meisten Verkäufer wissen ihre Produktionskosten nicht gründlich zu berechnen, sondern überschätzen dieselben oberflächlich und richten sich im übrigen nach dem Marktpreise der Güter.

4. Der Wert der Zahlungsmittel. Der Verkäufer vergleicht den Wert seines Verkaufsgegenstandes mit dem Werte der Zahlungsmittel, die er dafür erhält, und vollzieht den Verkauf nur dann, wenn er zu gewinnen hofft. Der Wert der Zahlungsmittel muß für den Verkäufer den Wert der Ware übersteigen. In rohen wirtschaftlichen Zuständen machen es Irrtümer und Betrug häufig möglich, daß der Käufer dem Verkäufer wertlose Zahlungsmittel für wertvollere Güter giebt. So z. B. im Handel mit den afrikanischen Negervölkern. Bei regelmäßigen Verhältnissen ist der Tauschwert der Ware und der Zahlungsmittel ein ziemlich beständiger. Anders bei unregelmäßigen. Bei hoch entwickelten Wirtschaftszuständen wird der Tauschwert der Zahlungsmittel als Preisbestimmungsgrund namentlich dann in den Vordergrund treten, wenn ein Preis mit ungewöhnlichen Zahlungsmitteln beglichen werden soll, z. B. mit unbekannten Münzsorten oder mit Wertpapieren, deren Kreditfähigkeit nicht genau bekannt ist. In allen Fällen, wo ein Zweifel über den Wert des Zahlungsmittels besteht, wird der Verkäufer geneigt sein, den geringsten Wert desselben zu behaupten, der Käufer den größten.

5. Die Konkurrenz der Nachfrage wirkt insofern auf den Preis, als letzterer um so höher wird, je mehr Käufer nach dem Gute fragen. Allerdings ist dabei auch wieder eine Rückwirkung des Preises auf die Nachfrage vorhanden. Wo die

Konkurrenz der Nachfrage sich vollständig frei bewegen kann, stellt sie die Marktpreise der Güter her. Sie hat indessen gewisse Hindernisse, welche ihr manchmal entgegentreten. Solche Hindernisse sind:

a) natürliche und wirtschaftliche. Viele Güter nämlich finden deshalb keine erhöhte Nachfrage, weil nur eine bestimmte Zahl von Konsumenten vorhanden ist, oder weil jeder Konsument nur eine begrenzte Quantität braucht. Dem Hausierhandel z. B., der an einzelnen Ansiedlungen mit seiner Ware umherzieht, steht keine Konkurrenz der Nachfrage gegenüber. Bei feineren Luxusartikeln ist die Konkurrenz der Nachfrage aus natürlichen Gründen geringer als bei notwendigen Gegenständen. Andere Güter finden nur deshalb eine begrenzte Nachfrage, weil dieselbe durch gesellschaftliche Verhältnisse reguliert wird. Die wichtigste Beeinträchtigung der freien Konkurrenz der Nachfrage ist die Mode.

b) rechtliche und politische Hindernisse. Verbote des Gebrauches gewisser Gegenstände pflegen die Nachfrage nur unbedeutend zu verringern.

c) Eine Verabredung der Käufer zur Einschränkung der Konkurrenz kann vorkommen. (Verabredung der Käufer bei Auktionen; Boykottieren von Kaufleuten und Wirten 2c.)

6. Die Konkurrenz der Verkäufer wirkt insofern auf den Preis, als derselbe um so wohlfeiler wird, je mehr eine Ware angeboten wird. Auch diese Konkurrenz wird ihrerseits wieder durch den Preis bestimmt. Denn je höher der Preis eines Produktes im Verhältnisse zu den Produktionskosten ist, um so mehr Produzenten werden sich mit dem Verkaufe desselben beschäftigen. Wie die Konkurrenz der Nachfrage, so kann auch die Konkurrenz des Angebotes beschränkt sein. Die Beschränkungen sind:

a) natürliche. Es giebt Güter, welche nur von bestimmten Personen erzeugt werden können, z. B. Kunstwerke, für welche dann häufig Affektionspreise bezahlt werden. Auch andere Güter können aus natürlichen Gründen nur in beschränkter Menge zu Markte gebracht werden, z. B. die feinsten Weinsorten. Ganz konkurrenzlos sind derlei Güter aber doch nicht. Mit der beschränkten Anzahl der Kunstwerke eines verstorbenen Meisters konkurrieren immerhin die Kunstwerke anderer Meister; mit den besten Weinsorten andere edle Sorten. Das verhindert ein unendliches Steigen der Preise.

b) Ökonomische Hindernisse der Konkurrenz des Angebotes finden sich teils in der Aufbewahrung und dem Transporte der Güter, indem solche Güter, welche nicht aufbewahrt und schwer transportiert werden können, dem Einflusse der Konkurrenz der Verkäufer minder ausgesetzt sind; teils in der Arbeitsthätigkeit, indem die Fabrikation mancher Waren durch Fabrikationsgeheimnisse bedingt ist; sodann in dem Kapital, indem manche Waren zu ihrer Erzeugung so große Kapitalanlagen erfordern, daß dadurch schon die Konkurrenz beschränkt ist; endlich in einer Ungewißheit der Nachfrage.

c) Rechtliche und politische Hindernisse findet die freie Konkurrenz des Angebots in den sogen. Monopolen, d. h. einseitigen Vorrechten zum Betriebe gewisser Unternehmungen; auch in obrigkeitlichen Preisbestimmungen oder Preistaxen. Solche Preistaxen gehören zwar im allgemeinen einer vergangenen Wirtschaftsperiode an, finden aber doch auch heutzutage noch in vielen Fällen eine praktische Anwendung, namentlich dort, wo keine rechte Konkurrenzfreiheit ist, welche für Marktpreise sorgen könnte.

d) Die freie Konkurrenz des Angebots kann auch noch, was allerdings selten geschieht, durch Verabredung unter den Konkurrenten beschränkt werden. In neuester Zeit sind indessen Erscheinungen zu verzeichnen, welche darauf schließen lassen, daß derartige Konkurrenzbeschränkungen (Preiskoalitionen, Kartelle, Preisringe) immer mehr Bedeutung gewinnen wollen. Sind sie berechtigt oder nicht? Wer sich unbedingt auf Seite des Konsumentenpublikums stellt, muß sie verwerfen. Die Kartelle können aber eine gewisse Berechtigung haben, wenn sie nur aus dem Streben der Produzenten hervorgehen, das Schwanken zwischen Überproduktion und Krisen auszugleichen und regelmäßige Preise herbeizuführen. Dann kann man in ihnen sogar die Keime einer neuen Wirtschaftsordnung erblicken. Die Kartelle können aber auch blos darauf ausgehen, das Konsumentenpublikum auszubeuten; dann sind sie unberechtigt. Zwischen den berechtigten und unberechtigten Kartellen ist schwer eine Grenze zu ziehen. Ein Verbot aller Preiskartelle scheint daher unzulässig. Die Kartelle können internationale sein; sie können auch geheime sein, was ihre Beobachtung nur erschwert. Es können sich in den Kartellen selbst die Interessen der Unternehmer und der Arbeiter vereinigen; und es ist nicht ausgeschlossen, daß einmal eine gesetzliche Regelung dieser Erscheinung nötig wird.

IV. **Zusammenwirken der Preisbestimmungsgründe.** Die Bestimmungsgründe des Preises wirken in der Regel mit einander; auch dann, wenn Käufer und Verkäufer es gar nicht merken. Sie sind in ihrer Wirkung um so unregelmäßiger, je weiter eine Volkswirtschaft in ihrer Kultur zurück ist. Je mehr dagegen die Kultur fortschreitet, um so gleichmäßiger und regelmäßiger werden die Preise. Denn durch alle Kulturfortschritte werden Nachfrage und Angebot einander mehr und mehr genähert; die Abhängigkeit der Menschen von einander kommt ihnen immer mehr zum Bewußtsein; die bloßen Zufälle, die Leidenschaften und Launen dagegen haben mehr und mehr aufgehört, sich in die Preisbildung mit solcher Gewalt einzumischen, wie in rohen Zuständen. Hierzu kommt, daß auch die Konkurrenz immer allgemeiner wird, daß es dem Käufer immer leichter wird, dem Verkäufer die Produktionskosten nachzurechnen, und daß die Zahlungsmittel immer verbessert und allgemeiner bekannt werden. Je entwickelter der Handel eines Volkes ist, um so rascher findet die Preisbildung statt, um so weniger wird gefeilscht und gemäkelt. In anständigeren Geschäften größerer Städte erwartet man den Marktpreis zu hören und hört ihn auch in der Regel;

alles Feilschen ist dabei überflüssig. Nationale Ehrlichkeit und Größe der Unternehmungen befördern feste Preise. In großen Geschäften, wo der Verkauf Gehilfen übertragen ist, wird das Feilschen schon dadurch unmöglich gemacht. Auf hohen Kulturstufen erscheinen die Preise einzelner Güter und Leistungen fast unbeweglich; um so fester, je großartiger die Unternehmung. Hier bilden sich dann feststehende Preistarife. Daher namentlich die festen Preise überall dort, wo der Staat oder größere Gesellschaften dieselben machen, z. B. bei den Preisen von Produkten, welche Staatsmonopol sind, bei den Preisen der Benützung größerer Verkehrsanstalten. Sowie dagegen die Volkswirtschaft in unsichere Zustände gerät, zeigen auch sofort die Preise ärgeres Schwanken. Es steht demnach das Gleichgewicht der Preise im engsten Zusammenhange mit dem Gleichgewichte der staatlichen und politischen Ordnung. Das Gleichgewicht der Preise ist ebensowohl die Wirkung als auch die Bedingung gesunder wirtschaftlicher Zustände.

Die natürliche Preishöhe entfernt sich in der Regel nur wenig von den Produktionskosten; und zwar, da die verschiedenen Produzenten mit verschiedenen Produktionskosten produzieren, graviert der Preis nach den Kosten derjenigen Produzenten hin, welche die ungünstigsten Produktionskosten haben, deren Produkte aber doch noch Abnehmer finden, weil sie nötig sind, um der ganzen Nachfrage zu genügen. Güter von gleichen Produktionskosten haben in der Regel auch gleiche Preise. Jede Abweichung von dieser Regel veranlaßt sofort Rückbewegungen, welche die Störung der Preise wieder ausgleichen. Der Preis bildet gewissermaßen eine flüssige Fläche, in welcher als Höhenmaß die Produktionskosten sich befinden. Diese Fläche kann bewegt werden, kehrt aber immer wieder zu derselben Höhe zurück. Es lassen sich zwei Fälle einer solchen Bewegung denken:

1. Der Fall, daß der Marktpreis ein Gutes hoch über die Produktionskosten steigt. Dann machen die Produzenten ungewöhnlichen Gewinn. Sie werden dadurch veranlaßt, ihren Betrieb zu erweitern, neue Kapitalien und Arbeitskräfte in ihre Produktion zu werfen. Auch andere Unternehmer werden veranlaßt, sich dieser vorteilhaften Produktion zuzuwenden. Dadurch wird das Angebot vermehrt und damit sinkt der Preis. Dieses Sinken kommt auf die Dauer dem Konsumenten zu gute. Alle wirtschaftlichen Fortschritte, alle technischen Verbesserungen der Produktion bringen auf diese Weise zunächst denjenigen Vorteil, welche sie einführen; später aber dem kaufenden Publikum.

2. Der Fall, daß der Marktpreis unter die Produktionskosten sinkt. Dann leidet der Produzent Verlust; er muß seine Produkte aufheben oder unter dem Selbstkostenpreise verkaufen. Jedenfalls wird er nach Möglichkeit seine Produktion einschränken, keine neuen Vorräte herschaffen, die Produktionsmittel nicht mehr erneuern. Unternehmende Produzenten arbeiten auch in solchen Fällen manchmal fort in der Überzeugung, daß die Produkte im Preise wieder steigen. Durch die allgemeine Verminderung der Produktion tritt aber eine Verminderung des Angebotes ein, und daraus folgt in der Regel wieder eine Hebung des Preises bis über die Produktionskosten. Das geschieht dann, wenn die übergroßen Vorräte vermindert sind und verhältnismäßig wieder ebenso viele Konsumenten nach dem Produkte fragen, als ehedem.

Bei solchen Schwankungen des Marktpreises über oder unter die Produktionskosten pflegen in Änderungen des Preises größere Zwischenpausen vorzukommen, in welchen die Käufer steigende und die Verkäufer sinkende Preise festhalten wollen. In solchen Zeiten dauern die alten Preise scheinbar fort, in Wirklichkeit finden aber keine Käufe statt, weil jeder Teil zurückhält.

V. **Zusammenhang des Preises.** Bei der Betrachtung des Zusammenwirkens der Preisbestimmungsgründe darf man auch nicht außer Acht lassen, wie mannigfach die Preise der Güter unter sich und mit den Preisen der Arbeitsleistungen zusammenhängen. Dieser Zusammenhang ist besonders einflußreich in folgenden Fällen:

1. Zusammenhang der Preise von verschiedenen Gütern wegen zusammenhängender Produktion (z. B. zusammenhängende Preise von Kohlengas u. Coaks, von Fleisch und Häuten, von Milch und Butter 2c.).

2. Zusammenhang der Preise von Gütern, welche zwar von verschiedenen Produzenten erzeugt werden, aber unter einander in solcher Beziehung stehen, daß eines zur Erzeugung des anderen notwendig ist (z. B. bei den Preisen von Kohlen und Eisen, Futtermitteln und Fleisch 2c.).

3. Zusammenhang der Preise der Waren im Kleinhandel, bei welchem es nicht möglich ist, die Spesen für jeden einzelnen Artikel genau zu berechnen.

4. Zusammenhang von Preisen bei ganz verschiedenen Waren, die aber bezüglich der Bedürfnisse, welchen sie dienen, sich mehr oder weniger surrogieren. (Z. B. Brennholz, Torf und Steinkohle; Ziegel und Hausteine als Baumaterial; Bier und Branntwein 2c.)

5. Zusammenhang von Güterpreisen mit Transportpreisen und durch dieselben untereinander (siehe hierüber beim Transportwesen).

Ein derartiger Zusammenhang kann es möglich machen, das die Produktionskosten des einen Gutes als Preisbestimmungsgrund auf die Dauer und stark zurücktreten, daß selbst einzelne Güter beständig unter den Produktionskosten verkauft werden, wenn sie als Nebenprodukte anderer erscheinen.

VI. **Preismaße.** Schwere, Größe, Dauer der Dinge lassen sich mit unveränderlichem Maßstabe messen. Nicht so der Preis der Güter. Wegen des unberechenbaren Vorteiles, den ein konstantes Preismaß für die ganze Volkswirtschaft hätte, ist nach einem solchen Maße gesucht worden. Dasselbe existiert indessen nicht. Ein solches Preismaß müßte nämlich ein Gut sein, das immer den gleichen Gebrauchswert und die gleichen Produktionskosten hat, immer gleiche Nachfrage und gleiches Angebot findet. Unter allen Gütern des Welthandels entspricht

keines diesen Anforderungen. Weder die Edelmetalle, welche von Zeit zu Zeit selbst bedeutenden Preisschwankungen ausgesetzt sind, noch die wichtigsten Nahrungsmittel, deren Produktionskosten und Gebrauchswert ebenfalls nicht gleich sind, noch auch die Handarbeit des Menschen, deren Kosten und Werte ebenfalls verschieden sind, bilden einen dauernden und unveränderlichen Preismaßstab. Zu einem vollständig richtigen Preismaße käme man nur dann, wenn man das Preisverhältnis aller Güter der verschiedenen Zeiten und Orte als Preismaßstab nehmen würde. Da dies unmöglich ist, so muß man sich damit begnügen, die gebräuchlichsten Güter und ihre Preise unter einander zu vergleichen und aus dieser Vergleichung den Maßstab für die Preisbewegung der übrigen entnehmen.

VII. **Geschichte und Statistik der Preise.** Außer den Schwankungen der Preise, die wir im Leben tagtäglich beobachten können, unterscheiden wir große stetige Änderungen. Das sind Änderungen, welche im Laufe der Geschichte sich langsam vollziehen, welche oft vieler Jahrzehnte und Jahrhunderte bedürfen, um bemerkt zu werden, welche auf die Privatwirtschaft des einzelnen Menschen keinen Einfluß nehmen; denn sie überdauern ganze Generationen und ihre Wirtschaften. Aber Bedeutung gewinnen sie, wenn man sie in Zusammenhang bringt mit der Geschichte. Solche Änderungen nehmen den Charakter welthistorischer Erscheinungen an. Als solche geben sie Aufschluß über das Wesen der Weltwirtschaft, über die Kulturzustände der ganzen Menschheit.

So bemerken wir namentlich, daß jene Güter, bei deren Produktion die Natur vorwiegt, langsam aber stetig im Preise steigen, während jene, bei deren Produktion hauptsächlich Arbeit und Kapital thätig sind, immer billiger werden.

Die Beobachtung der Preise ist Aufgabe der Preisgeschichte und Preisstatistik. Die Preise, welche verglichen werden können, sind entweder die Preise verschiedener Waren oder die Preise einer und derselben Ware, aber zu verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten. Die Geschichte der Preise ist oft genötigt, ihre Schlüsse auf sehr vereinzelte Preisnotizen zu begründen, und hat eine große Schwierigkeit in dem wechselnden Werte des Geldes, ist aber für das Verständnis der Preise sehr wertvoll. Die Statistik der Preise zieht aus mehreren Preisangaben durch einfache Rechnung Durchschnittspreise und beseitigt dadurch die zufälligen Änderungen der Preisbestimmungsgründe, indem sie mehr die dauernden Bestimmungsgründe zum Vorschein kommen läßt. Für die einzelne Handelsspekulation ist der Preis jedes einzelnen Tages und jedes einzelnen Bezugs- oder Verkaufsplatzes das Entscheidende; die wissenschaftliche Betrachtung des Preises dagegen verlangt Kenntnis von den Durchschnittspreisen längerer Zeiträume und größerer Handelsgebiete. Die Ermittlung von Durchschnittspreisen geschieht in der Weise, daß eine Behörde oder Kommission unter Benützung von Kursnotirungen, von Sachverständigen-Gutachten, Preiskurants ꝛc. Nachrichten über wirklich gezahlte Preise sammelt, prüft, vergleicht und daraus Durchschnittspreise berechnet. Dabei zeigt sich's, wie weit die örtlichen und wie weit die zeitlichen Einzelpreise von den Durchschnittspreisen abweichen.

Die Preise sämtlicher Warengattungen zusammen können in verhältnismäßig kurzen Zeiträumen große Wandlungen durchleben. So stiegen die Hamburger Warenpreise von 1850—1875 um 33%, um bis zum Jahre 1888 wiederum fast auf dasselbe Niveau zurückzusinken, welches sie 1850 innegehabt hatten.

Unterscheidet man die Güter in wenige Hauptgruppen, so läßt sich hinsichtlich ihrer Preisverschiedenheiten folgendes beobachten:

1. Die Preise der pflanzlichen Rohstoffe, in allen roheren Wirtschaftszuständen gering, können später sehr steigen, weil mit den Fortschritten der Kultur und der Vermehrung der Bevölkerung die Nachfrage nach solchen Gütern immer stark vermehrt wird, die Produktionsquellen und das Angebot dagegen nur unter günstigen Umständen ausgedehnt werden können.

Die inländischen Preissteigerungen können aber um so mehr gehindert, ja ins Gegenteil umgewandelt werden, je mehr die Verbesserungen des Verkehrs einen Bezug vom Auslande ermöglichen. Dies geht so lange, als das Ausland seine Produktion in einem stärkeren Maße als seine Konsumtion zu steigern vermag.

Noch größer als die zeitlichen, sind die räumlichen Verschiedenheiten des Preises dieser Güter. Er wächst, je mehr man sich von den Produktionsorten entfernt, ganz natürlich um die Kosten des Transports und der Aufbewahrung u. s. f. — Und zwar wächst er um so rapider, je mehr mit dem sinkenden Angebot die Nachfrage steigt. Die in kleineren Zeiträumen sich ergebenden Preisschwankungen hängen davon ab, ob es sich um Produkte handelt, welche bei jährlichem Anbau jährliche Ernten geben, oder um solche, deren Anbau nur in längeren Zeiträumen sich wiederholt. Wo jährliche Erneuerung der Erträge stattfindet, ergeben sich auch jährliche Hebungen und Senkungen des Preises.

Diese Verhältnisse werden noch deutlicher, wenn man die einzelnen Arten der Rohprodukte in ihren Preisbewegungen verfolgt.

2. Die tierischen Rohstoffe. Da bei ihnen Transport und Aufbewahrung oft weit teurer sind, als bei Pflanzenstoffen, müssen sich noch erheblichere Preisdifferenzen zwischen Produktions- und Konsumtionsgebieten ergeben. Auch diese Waren müssen mit der steten Einengung des Spielraums, welcher der Natur gegeben ist, immer teurer werden. Auch ihre Preise werden jedoch durch die Verbesserungen der Transportmittel mehr und mehr ausgeglichen.

Am frühesten zeigt sich die Preiserhöhung bei jenen Teilen der Rohproduktion, welche haltbar und leicht transportabel sind. Bei den tierischen Rohprodukten werden zuerst Häute, Felle, Haare, Federn, Hörner und Zähne teurer. Beim Fischfang sind entsprechende Rohprodukte: Kaviar, Hausenblase, Fischbein, Thran. Und am spätesten steigt der

Preis bei jenen Rohprodukten, welche am wenigsten transportabel sind. So namentlich bei der Milch und den Milchprodukten.

Die Preiserhöhung steigt indessen bei den meisten tierischen und pflanzlichen Rohprodukten nur bis zu dem Punkte, wo man anfängt, der Natur durch eine geregelte Produktion unter die Arme zu greifen. So namentlich bei den Viehzucht- und Forstwirtschafts-Produkten.

3. Die mineralischen Rohstoffe lassen in ihren Preisänderungen keine festen Regeln entdecken. Die wechselnde Ergiebigkeit der Fundorte läßt diese Preise bedeutend schwanken.

Bei den wohlfeilen mineralischen Rohstoffen (Baumaterial, Kohlen, Erze und dergl.) stufen sich die örtlichen Preisdifferenzen zumeist ab nach dem Wert dieser Produkte, verglichen mit ihrem Gewicht. Die zeitlichen Preisverschiedenheiten werden nicht so sehr durch ungleiche Ausbeute der Produktionsstätten, als durch die wechselnde Nachfrage der Industrie und durch Schwankungen der Transportkosten verursacht. Eisen- und Kohlenpreise insbesondere hängen mit dem jeweiligen Gange der fabrikmäßigen Großindustrie innig zusammen.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die Preisänderungen der edlen Metalle. Wegen der ziemlich gleichmäßigen Produktion und der im Verhältnis zum Werte geringen Versendungskosten sind diese Preise stetiger als andere. Da die Edelmetalle das geläufigste Preismaß sind, fragt es sich, womit wiederum dieses Maß zu messen, seine etwaigen Änderungen zu prüfen seien. Hier bleibt nichts übrig, als zu untersuchen, ob die Edelmetalle gegen die meisten anderen Güter zugleich im Preise gefallen oder gestiegen sind. Ist dies der Fall, dann ist es ihr Preis, der sich verändert hat, nicht jener der anderen Güter.

Große Änderungen im Angebot bewirken diese Preisänderungen. Im Altertume bewirkte die bis zur römischen Kaiserzeit starke asiatische Goldproduktion und Goldzufuhr eine allmähliche Warenverteuerung; während der Völkerwanderung wurde die europäische Produktion unterbrochen und der asiatische Goldstrom hörte auf; daher schwand der Vorrat; die Edelmetallpreise stiegen. Sie mußten durch die Entdeckung Amerikas und die Erschließung der dortigen Minen, welche einen mächtigen Gold- und Silberstrom nach Europa sandten, um ein beträchtliches sinken. Die bloße Auffindung neuer reicher Fundorte muß den Preis nicht notwendig drücken; dies geschieht erst, wenn auch die Produktionskosten und die Absatzwege sich günstig erweisen. Man vermutet, der Preis des Metallgeldes sei seit der Entdeckung Amerikas bis jetzt im Verhältnis von 3 oder 4 : 1 gesunken. Seit zwei Jahrzehnten scheinen die Preise der Umlaufsmittel im ganzen stationär geblieben zu sein. Bedeutende Preisänderungen bewirkten wieder die Entdeckung der kalifornischen und australischen Goldminen und die steigende Silberproduktion von West-Amerika seit den letzten Jahrzehnten.

Der Preis des Goldes, mit dem Silber verglichen, wird auf die Dauer von den verschiedenen Produktionskosten bestimmt, welche in den ungünstigsten Minen erforderlich sind; ferner von den bestehenden Münzgesetzgebungen und von dem Einflusse, welchen die Länder mit Silberwährung und jene mit Goldwährung auf den Welthandel nehmen. Im ganzen hat sich das Gold dem Silber gegenüber verteuert; es verhielt sich nämlich zu demselben

im asiatischen Altertum (Assyrien)	wie	$13\frac{1}{3}$: 1
„ alten Griechenland 400 v. Chr.	„	12 : 1
in der röm. Republik	„	11,9 : 1
in Mitteleuropa zur Karolingischen Zeit	„	12 : 1
zu Anfang des 16. Jahrh. in Deutschland	„	10,3 : 1
„ „ „ 17. „ „ „	„	11,8 : 1
„ Ende „ 17. „ „ „	„	14,9 : 1
„ „ „ 18. „ „ „	„	15,4 : 1
Ende 1885 nach dem Londoner Geldmarkt	„	19,8 : 1
im Durchschnitt des Jahres 1890	„	19,7 : 1

Zu gleichen Zeiten pflegt das Gold in höher kultivierten Ländern verhältnismäßig teurer zu sein, als in roheren. Ob aber Gold oder Silber stärkeren Preisschwankungen unterliegt, ist zweifelhaft.

4. Die Industrie-Produkte werden im ganzen mit den Fortschritten der wirtschaftlichen Zustände wohlfeiler. Doch mit gewissen Unterschieden. Auf ihre Preisänderung wirken namentlich zwei Umstände: die Verteuerung der Rohprodukte erhöht, die technischen Fortschritte der Industrie verringern die Produktionskosten. Es kommt also darauf an, was vorwiegt: das Rohmaterial oder die Arbeit. Solche Waren, in deren Produktionskosten der Arbeitslohn einen großen Teil ausmacht, wo Betriebsverbesserungen, Maschinen ꝛc. in Anwendung kommen, werden wohlfeiler; andere dagegen, bei welchen der Rohstoff einen bedeutenden Teil der Produktionskosten ausmacht, werden entweder weniger schnell wohlfeil, oder halten sich u. steigen sogar im Preise.

Wegen der bedeutenden Qualitätsunterschiede sind auch die Preise der Industrieprodukte weit schwerer vergleichbar, als diejenigen der Rohstoffe.

5. Bei den Produkten des Kunstgewerbes und noch mehr bei jenen der Kunst treten die Produktionskosten als Preisbestimmungsgrund immer mehr zurück. Ihre Preise werden daher vorzugsweise, bei Kunstwerken fast ausschließlich durch die Nachfrage bestimmt, also durch die herrschende Geschmacksrichtung der Wohlhabenden; durch die Laune der Zeit, welche in ganzen Völkern luxuriöse und sparsame Stimmungen abwechseln läßt.

VIII. **Obrigkeitliche Regelung von Preisen, Preistaxen.** Die einzig richtige Regelung der Preise geschieht durch Angebot und Nachfrage. Obrigkeitliche Regelung von Preisen kann nur ausnahmsweise und nur dort angezeigt sein, wo sie grobe Zufälligkeiten und Täuschungen, die aus mangelnder Konkurrenz hervorgehen können, beseitigen will. In solchen Fällen können Preistaxen im Interesse der Käufer wie der Verkäufer liegen; sie müssen jedoch Willkür vermeiden und trachten, den Produktionskosten (mit kleinem Aufschlag an Unternehmergewinn) möglichst nahe zu kommen.

In anderen Fällen kann es angezeigt scheinen,

daß die Staatsgewalt durch Schöpfung einer Konkurrenz mittels eigener Produktionsanstalten einen wohlthätigen Einfluß auf Preise nimmt. Insbesondere dort, wo etwa einzelne Privatproduzenten durch ein natürliches Monopol in die Lage gesetzt wären, zum Schaden der ganzen Kosumentenschaft Preise von schädlicher Höhe (für notwendige Güter) festzuhalten.

Auch kann bei Notständen (Getreideteuerung) eine Preisermäßigung durch Massenankäufe von Vorräten im Auslande und Herbeischaffung derselben als Druck auf zu hohe Preise durchaus gerechtfertigt erscheinen.

4. Kapitel: Das Geld.

I. **Wesen des Geldes.** Ein ausgebildeter Tauschverkehr wäre unmöglich ohne ein Tauschmittel, einen Wertmaßstab. Dies ist das Geld. Schon der einfachste Umtausch von Gütern ohne solches Mittel wäre höchst schwierig, mühsam und kostspielig. Es wäre schon schwer, nur immer den Menschen aufzufinden, der das braucht, woran der Suchende Überfluß hat und der zugleich Überfluß an dem hat, was der Suchende will. Noch viel schwieriger wäre aber die gegenseitige Abgleichung der auszutauschenden Werte, besonders deshalb, weil viele Güter nicht geteilt, andere nicht aufbewahrt werden können. Wie soll der Nadelfabrikant, der sich ein Haus baut, einen Baumeister finden, der so viel Nadeln braucht, als ein Haus wert ist? Es mußte deshalb schon früh im Tauschverkehr eine Ware auftreten, die überall gebraucht wird, die bis ins kleinste geteilt werden, leicht überall hin transportiert werden kann; eine Ware, an welcher alle übrigen Güter gemessen werden können, die alle übrigen Güter vertritt, die jeder gerne annimmt, weil er sie teilen kann und für die einzelnen Teile jederzeit wieder die Güter erhält, die er braucht. Eine solche Ware, die als Maßstab zur Vergleichung aller übrigen Werte dient, die deshalb allgemein beliebt und gültig ist und die auch vom Staate als Tauschwerkzeug und Wertmaß anerkannt ist, ist das Geld. Zugleich dient es zur Wertaufbewahrung.

II. **Wirkung des Geldes.** Da nun das Geld erst einen ausgebildeten Tauschverkehr möglich macht und ohne einen solchen alle Arbeitsteilung unmöglich wäre, so ruht die ganze wirtschaftliche Welt mit allen Erfolgen der Arbeitsteilung auf dem Gelde. Das Geld vermittelt und verbindet die wirtschaftlichen Handlungen des Menschen, wie die Sprache ihre Gedanken. Ohne Geld wäre jeder Mensch genötigt, seinen Bedarf an Lebensmitteln selbst zu erzeugen, weil er sonst zu abhängig wäre von denjenigen, welche dieselben besitzen. Er wäre unter Umständen genötigt, die wertvollsten Dinge gegen ein Stück Brot hinzugeben. Erst durch das Geld wird es auch eigentlich möglich gemacht, ein Kapital zinsbringend auszuleihen; weil ohne Geld die Rückgabe des Kapitals und die Zinsenzahlung in Naturalien geschehen müßte. Wenn jemand aber seine Kapitalien nicht fruchtbringend ausleihen kann, so hat er nicht viel Ursache Kapital zu ersparen. So befördert das Geld die Kapitalbildung und die Sparsamkeit, den Güterumtausch und die Produktion; es erspart dem Menschen einen unendlichen Aufwand von Zeit, Arbeit und rechnenden Gedanken.

III. **Vorstufen des Geldes.** Die Geschichte der Wirtschaft zeigt, daß das Geld keineswegs durch Verabredung der handeltreibenden Völker, auch nicht durch staatliche Gesetze eingeführt wurde, sondern daß sich der Geldgebrauch allmählich aus dem einfachen Tauschverkehr entwickelt hat. Diejenigen Güter, welche am häufigsten Gegenstand des Tausches waren, wurden nach und nach zu Tauschmitteln; man lernte, sie zum Wertmaße der andern Güter zu machen; sie wurden zu Vorstufen des Geldes. Solche Tauschmittel, Waren, welche allgemein bekannt und brauchbar sind, zugleich aufbewahrt und transportiert werden können, finden sich heute noch bei Völkern, welche noch nicht genug zivilisiert sind, um eigentliches Geld einzuführen. Es ist klar, warum diese Tauschwerkzeuge vielfach durch die Natur der Länder, in welchen sie umlaufen, bestimmt werden. Die gebräuchlichsten dieser heutzutage noch umlaufenden Vorstufen des Geldes sind die Salztafeln in Innerafrika, die Muscheln an den Küsten Südafrikas und Indiens, Kakaobohnen bei Indianern Centralamerikas, die Pelze in den Hudsonsbayländern und in Sibirien, Vieh bei den Kirgisen, Tscherkessen und persischen Nomaden, Theekuchen in Hochasien und Sibirien u. s. f. Im griechischen wie im germanischen Altertum hatte das Vieh die größte Bedeutung als Wertmaß und Tauschwerkzeug und dürfte bei den indogermanischen Völkerschaften erstes Geld gewesen sein. Metalle dienten als Tauschmittel zuerst im ungeprägten Zustande. Eisenstangen im alten Griechenland, Goldsand in Kalifornien noch im gegenwärtigen Jahrhundert. Alle diese Tauschwerkzeuge verdienen noch nicht den Namen des Geldes.

IV. **Das Metallgeld.** Jede entwickeltere Volkswirtschaft geht einmal vom Tauschverkehr mit anderen Tauschmitteln zum Metallgelde über, und zwar mit Vorliebe zu den Edelmetallen.

Diese eignen sich mehr als jede andere Ware zum Tauschmittel und Wertmaß aus folgenden Gründen:

1. Ihre Schönheit verleiht ihnen hohen und allgemein bekannten Gebrauchs- und Tauschwert.
2. Ihr Preis muß, da sie nicht in beliebiger Menge produziert werden können und das Ausgebot beschränkt ist, ziemlich gleichmäßig bleiben.
3. Sie sind äußerst dauerhaft, leiden nicht durch Aufbewahrung, durch den Gebrauch nur wenig, und selbst diese Abnützung kann durch Zusatz anderer Metalle gemindert werden.
4. Sie sind teilbar bis ins kleinste, und es können daher Güter von verschiedenartigstem Werte gegen sie eingetauscht werden.
5. Ihr Gewicht und Umfang ist im Verhältnis zu ihrem Werte gering; sie können deshalb leichter transportiert werden, als andere Waren.
6. Endlich läßt sich ihnen wie den Metallen überhaupt durch die Prägung eine Gestalt erteilen, in welcher sie ihren Wert auf das genaueste zeigen,

so daß den Tauschenden die Mühe des Untersuchens und Abschätzens abgenommen wird, welche bei jedem anderen Tauschmittel, selbst bei ungemünzten Barren, in höherem oder geringerem Grade beansprucht wird. Freilich ist es notwendig, daß, wer diese Gestaltung vornimmt, allgemeines Vertrauen genießt, daß einer Fälschung vorgebeugt und dieselbe bestraft wird. Dies geschieht, indem das Geld durch das Münzwesen des Staates hergestellt wird und hiermit auch eine rechtliche Stellung erhält.

V. **Das Münzwesen.** Jedes Münzsystem hat zur Grundlage eine Gewichtseinheit edlen Metalls, das sog. Münzgrundgewicht (z. B. ein Zollpfund Gold). Münzfuß ist die gesetzliche Bestimmung über Gewicht und Feinheit der Münzen. Die Technik des Münzwesens verlangt vor allem eine Beschaffenheit der Münzen, welche dieselben gegen Falschmünzerei, betrügerische Gewichtsverringerung und Abnutzung sichert, zugleich sie handlich zum Gebrauche macht. Die nötige Dauerhaftigkeit erfordert eine Vermischung der edlen Metalle mit unedlen: Legierung (Beschickung). Dabei ist rauhes und feines Metall zu unterscheiden. Das Gewicht des edlen Metalls in der Münze heißt Feingehalt oder Korn, das Gewicht der ganzen Münze Schrot. Je kleiner die Münzen, um so stärker wird gewöhnlich der Zusatz unedlen Metalls, weil eine gewisse Vergrößerung des Volumens wünschenswert. Die Ausstückelung des Münzgrundgewichts in Teile muß rechnerisch bequem sein (Dezimal- und Duodezimalsystem), nicht zu vielerlei Sorten nebeneinander geschaffen werden. Jenes Geldstück, welches dem System den Namen giebt, heißt Münzeinheit (z. B. Mark, Frank, Dollar); es darf weder zu groß noch zu klein sein. Da es nicht möglich ist, beim Prägen der einzelnen Münze deren Feingehalt mit vollster Genauigkeit herzustellen, so wird eine kleine Abweichung vom gesetzlichen Gewicht gestattet (Fehlergrenze, Remedium oder Toleranz). Dieselbe kann nach dem heutigen Stande der Münztechnik sehr klein sein (im Deutschen Reich z. B. 2½ Tausendstel vom Gewicht, 2 Tausendstel vom Feingehalt). Auch muß durch das Gesetz ein Passiergewicht bestimmt sein; Münzen, welche dasselbe nicht erreichen, müssen eingezogen werden. Das Remedium darf nicht dazu benützt werden, um alle Münzen auf die unterste Fehlergrenze zu setzen. Die Gebühr, welche der Staat für Ausprägung der Münzen nimmt, heißt Prägschatz oder Schlagschatz. Derselbe wird heutzutage nicht mehr, wie früher, zur Erzielung eines Gewinnes für die Staatskasse benützt. Man unterscheidet Kreditmünzen, Courantmünzen, Scheidemünzen. Zur Ausbreitung einheitlicher Münzsysteme über möglichst große Wirtschaftsgebiete dienen Münzverträge.

VI. **Gebrauchs- und Tauschwert des Geldes.** Der Gebrauchswert der Edelmetalle ist ein doppelter, da sie einesteils zu Geräten und Schmucksachen verwendet werden, anderseits als Geldmaterial dienen. Man hat versucht, diesen doppelten Gebrauchswert des Geldes durch Vergleiche aller Art zu versinnlichen, was indessen wertlose Spielerei ist.

Der Tauschwert des Geldes ist höher oder niedriger, je nachdem man mehr oder weniger andere Güter dafür erhält. Die Bestimmungsgründe des Preises wirken beim Gelde wie bei jeder anderen Ware. Auf Seite der Nachfrage wirkt also einesteils das Bedürfnis der Nachfragenden: der Handel und Verkehr. Länder mit wenig Güterzirkulation verlangen auch wenig Geld. Auf Seite des Angebots wird der Preis des Geldes bestimmt durch die Produktionskosten und die Frachtkosten der Edelmetalle. Hat ein Land keine Edelmetallminen und bedarf es Gold und Silber, so muß es jenen Ländern, welche dasselbe besitzen, Waren dafür bieten. Gold und Silber müssen dann die Kosten der Produktion und die Fracht der versendeten Waren samt den Frachtkosten der Metalle und dem Handelsgewinn ersetzen. Wenn mehrere Länder einem Gold und Silber produzierenden Lande ihre Waren als Preis für Metalle darbieten müssen, so ist unter ihnen jenes im Vorteil, welches die besten Transportmittel besitzt und die Waren am wohlfeilsten an den Platz der Metallproduktion bringen kann.

Der Tauschwert des Geldes ist bei den schwankenden Produktionskosten und Produktionsmengen der edlen Metalle ein beweglicher; trotzdem sind sie noch das beste Preismaß, weil alle anderen Werte in viel höherem Grade schwanken.

Verschiedene Geldsorten in demselben Wirtschaftsgebiet stehen in einem bestimmten Verhältnis zu einander. Schlechtere Geldsorten können Surrogate der besseren werden, haben aber, wie die Erfahrung lehrt, die Wirkung, das bessere Geld zu verdrängen. Das hat zur Folge einen verminderten Wert der im Umlauf befindlichen Geldmenge. Die Ordnung des Münzwesens muß dem entgegenzuwirken versuchen.

VII. **Der Geldkurs.** Der Geldkurs ist der jeweilige Marktpreis des Geldes überhaupt oder einer bestimmten Münzsorte. Der Geldkurs entspringt aus der Notwendigkeit der Geldumwechslung. Je nachdem im Metallverkehr bald die eine bald die andere Geldsorte mehr gesucht ist, ist die Umwechslung der Geldsorten gegen einander notwendig und dient zum Zwecke der Ermittelung ihres verhältnismäßigen Tauschwertes.

Der Umtausch von Geldsorten findet auf verschiedene Weise statt.

1. Umtausch verschiedener grober Münzsorten von gleichem Metall. Also Umtausch von Silbermünzen gegen Silber, oder Goldmünzen gegen Gold.

2. Zwischen Münzsorten von verschiedenem Metall. Also Münzen von Gold gegen Silber und umgekehrt.

3. Zwischen verschiedenen Geldarten von gleichem oder ungleichem Stoffe; also z. B. Umtausch von Scheidemünze gegen Kurantmünzen, oder von Papiergeld gegen Metallgeld.

4. Zwischen gemünztem Gelde und Barren.

Zwei verschiedene Geldsorten haben einen gleich großen Gebrauchswert, wenn sie beide gleich große Kauffähigkeit besitzen. Eine solche Gleichheit der Kauf- oder Zahlungsfähigkeit nennt man Münzpari.

Wenn nun der Geldkurs einer gewissen Münzsorte über ihr Münzpari, d. h. über ihre Kauffähigkeit steigt, so sagt man von ihr, daß sie ein Agio gewinne. Sinkt er unter das Münzpari, so erleidet die Münzsorte ein Disagio oder Abzug. Der Geldkurs steht al pari, wenn der Tauschwert beider Münzen gleich ist ihrem Münzpari, d. h. wenn man durch beide Münzsorten ebensoviel Geldwert als Güterwert einkaufen kann.

Fremde Münzsorten, sowie ungeprägte Edelmetalle haben als Handelsgegenstände mehr die Eigenschaften der Wechsel, als die gewöhnlicher Waren. Ungemünztes Metall und Geldsorten vertreten sich gegenseitig; wenigstens gilt dies bestimmt vom Golde, weniger vom Silber. Letzteres konkurriert noch als Rimesse mit den Wechseln im Verkehr zwischen England und Ostasien. Weltmarkt für Gold und Silber (Bullion) ist London, zugleich in seiner Eigenschaft als größter Wechselplatz, indem es mittels Wechsel und Metallsendungen die internationalen Schulden und Forderungen immerfort ausgleicht. Auf dem Londoner Geldmarkte wird der Kurs der Edelmetalle bestimmt.

Da auch Banknoten und Papiergeld, sowie fällige Koupons zu Zahlungen, im Inlande wie nach dem Ausland verwendet werden können, frägt es sich, ob auch sie einen Kurs haben können. Sofern solche Werte eine unveränderliche metallische Valuta repräsentieren, sind sie für den Wertpapierhandel nicht sehr wichtig. Sofern sie aber ein im Werte stark schwankendes Papiergeld sind oder repräsentieren, können sie wohl zu Gegenständen der Wertpapierspekulation werden.

VIII. **Umlauf des Geldes.** Als Tauschmittel hat das Geld die Bestimmung, nicht ruhig zu bleiben, sondern von Hand zu Hand zu gehen. Darum ist der größte Teil alles vorhandenen Geldes in steter Bewegung und pflegt sich aus der Bewegung nur zurückzuziehen, wenn die gefährdete Sicherheit des Eigentums es gebietet.

Je öfter das Geld seinen Besitzer wechselt, je rascher es umläuft, desto mehr Tauschhandlungen kann es besorgen. Die Geschwindigkeit des Geldumlaufes wird aber bedingt durch die Schnelligkeit der Produktion und des Güterumlaufes überhaupt. Sie ist um so größer, je dichter die Bevölkerung, je rascher und intensiver die wirtschaftliche Thätigkeit derselben, je mannigfacher die Bedürfnisse und ihre Befriedigung ist. Nur in rohen Wirtschaftszuständen und bei mangelnder Sicherheit des Eigentums und Kredits wird Geld mehr zur Wertaufbewahrung, als zum Wertumsatz benützt.

IX. **Geldbedarf.** Der einzelne Mensch, eine wirtschaftende Korporation oder ein Staat bedürfen in der Regel nur so viel Geld, als sie in der Zeit zwischen einer Einnahme und der anderen ausgeben zu müssen glauben.

Anders bei einem Volke, wo Einnahmen und Ausgaben unaufhörlich sich durcheinander drängen. Keineswegs muß die Menge des Geldes in einer Volkswirtschaft parallel laufen mit der Menge der erzeugten und umlaufenden Güter.

Der Geldbedarf eines Volkes ist ein um so größerer, je rascher die Gütererzeugung und der Güterumlauf ist, der durch Geld vermittelt wird; wo man wenig handelt, braucht man auch wenig Geld.

Der Geldbedarf eines Volkes hängt ferner ab von der Schnelligkeit des Geldumlaufes und von der Menge und Umlaufsgeschwindigkeit der Stellvertreter des Geldes, der Banknoten, Wechsel 2c., aber auch von den Handelsbeziehungen zu anderen Völkern.

Diese Stellvertreter des Geldes mehren sich in einer ausgebildeten Volkswirtschaft so sehr, daß sie einen weit größeren Teil des Güterumlaufs vermitteln, als das bare Geld.

Im Zeitraume von 1881—90 stellte sich der Edelmetallvorrat wie folgt (nach Sortbeer):

	pro Kopf der Bevölkerung in Mark:		im ganzen in Millionen Mark:	
	Gold	Silber	Gold	Silber
Großbritannien	61	12	2220	432
Niederlande	20	67	80	269
Frankreich, Italien, Belgien, Schweiz	54	42	4195	3200
Österreich-Ungarn	4	9	160	370
Deutschland	37	19	1744	892
Skandinavien	17	0,6	115	42
Rußland	7	2	770	280
Vereinigte Staaten	43	22	2464	1292

X. **Vermehrung und Verminderung des Geldes.** Jede Vermehrung des Geldes bewirkt zunächst eine Verminderung des Geldwertes. Sie läßt die Preise aller übrigen Güter steigen oder verhindert ein Sinken dieser Preise, welches ohne die Geldvermehrung eingetreten wäre. In Folge des Steigens der Güterpreise kann die Produktion vermehrt werden; dies wird in der Regel steigende Löhne, vermehrte Kapitalbildung, gesteigerten Verkehr zur Folge haben; den Schuldnern wird die Zahlung ihrer Verbindlichkeiten erleichtert.

Dabei zeigt sich, daß einzelne Arten von Gütern früher im Preise steigen, als andere. Der aus der Preissteigerung hervorgehende Gewinn verteilt sich ungleich, ebenso der Verlust.

Wirtschaftliche Klassen, welche ein festes Einkommen besitzen, sind hier im Nachteile gegenüber anderen.

Eine Verminderung der Geldmenge hat die entgegengesetzten Folgen. Die Warenpreise fallen gegenüber dem Gelde; das fixe Einkommen gewinnt an Wert gegenüber dem des industriellen Unternehmers. Die Beschaffung von Leihkapital wird erschwert; die Erhöhung des Geldwertes begünstigt die Gläubiger und macht den Schuldnern das Zahlen schwierig; die Produktion wird, wenn nicht verringert, so doch gehemmt. Ausgleichungen finden allmählich statt, indem Münzvorräte aus dem Auslande herbeigebracht und Waren ausgeführt werden, bis das Gleichgewicht wieder hergestellt ist.

Übrigens sind Verminderungen der Geldvorräte weit seltener als eine Vermehrung.

Der europäische Geldvorrat war lange beständig im Wachsen, und wenn der Preis des Geldes nicht in ganz auffallender Weise gesunken ist, seit aus anderen Weltteilen Geld nach Europa strömt, so

liegt die Ursache davon darin, daß auch die Güterproduktion in einem ähnlichen Maße sich mehrte. Zwei Größen, welche beide wachsen, können sich aber ziemlich gleich bleiben.

Erst seit Anfang des Jahrhunderts ist die Geldvermehrung gegen die Güterproduktion zurückgeblieben. Vor diesem Zeitpunkte wurden die Waren immer teurer, das Geld billiger; jetzt hat dies aufgehört.

XI. **Die Währung.** Sehr alt ist das Bestreben, beide Edelmetalle im Münzwesen zu vereinigen; doch scheitert dasselbe an der wechselnden Wertrelation derselben. Unter Währung versteht man das gesetzliche Zahlungsmittel. Man unterscheidet:

1. Doppelwährung, Bimetallismus (Frankreich, Italien, Schweiz, Belgien 2c.). Hierbei werden beide Metalle in festem Wertverhältnis zu einander ausgeprägt und sind beide gesetzliches Zahlungsmittel. Sobald aber das gesetzlich angenommene Wertverhältnis sich ändert, wird es eine vorteilhafte Spekulation, die in dem vom Münzgesetz zu niedrig angesetzten Metall geprägten Stücke einzuschmelzen und anderweitig zu verwerten, dagegen das vom Münzgesetz zu hoch angesetzte Metall herbeizuschaffen. Steigt dabei das Gold im Werte, so werden Goldmünzen seltener oder erhalten ein Agio, wie das in der neueren Münzgeschichte oft vorkam. Steigt dagegen das Silber im Wert, dann wird die Regierung wegen des Seltenerwerdens der Silbermünzen genötigt, silberne Scheidemünzen zu prägen und man hat thatsächliche Goldwährung, auch wenn rechtlich die Doppelwährung erhalten bleibt.

2. Bei der Silberwährung ist das Silber gesetzliches Zahlungsmittel; Gold läuft nur zum jeweiligen Kurs um. Vorzug: größere Anwendbarkeit im Kleinverkehr. Namentlich für ärmere Nationen ist Goldwährung unbrauchbar. Bei lebhaftem Gebrauche und großen Zahlungen nötigt die Silberwährung leicht zu starkem Gebrauch papierener Wertzeichen. In den europäischen Ländern hat die Silberwährung meistens nicht rechtlich, bloß faktisch bestanden. Rechtlich bestand sie früher auch in Deutschland.

3. Die Goldwährung. Besteht in England seit 1816, in Deutschland seit 1873; auch in den skandinavischen Ländern; von den Ver. Staaten ward sie wieder aufgegeben. Eignet sich namentlich für den großen Geldverkehr besser, verlangt aber große Sorgfalt der Münzverwaltung. Goldmünzen nützen sich weniger ab, werden leichter transportiert und gezählt. Auch befördert die Goldwährung die Solidität des Bankwesens.

4. Zwischenzustände zwischen der doppelten und einfachen Währung. Hierher dürfen namentlich die im Deutschen Reich noch kursierenden Thaler zu rechnen sein. (Hinkende Währung.)

Thatsächlich hat die Doppelwährung überall zu einfacher Währung geführt; das Ideal des Münzwesens ist noch nicht gefunden.

Man glaubte, ein internationaler Währungsvertrag aller Kulturstaaten wäre im stande, auf längere Dauer die Doppelwährung mit fester Wertrelation festzuhalten. Eine Einigung zu einem gemeinsamen Weltmünzsystem scheint aber, wie die Münzkonferenzen zu Paris 1878 und 1881 zeigten, vorläufig nicht zu hoffen. Und selbst wenn sie gelänge, ist es noch fraglich, ob der Verkehr in den Ländern der jetzigen Goldwährung sich nicht gegen das Eindringen der Silbermünzen sträuben wird.

5. Papierwährung, im Gegensatze zu den Metallwährungen, besteht, wo Staatspapiergeld oder Banknoten mit Zwangskurs an Stelle des baren Geldes treten. Der den papiernen Zahlungsmitteln dann zukommende Kurswert bildet sich ohne Rücksicht auf die nominelle Edelmetallmenge, auf welche das Papiergeld lautet. Das Papiergeld hat seinen Wert auf Grund seiner Fähigkeit, im Inlande Zahlung damit leisten zu können. Nach dem Auslande kann es nur verwendet werden, insoweit Zahlungen vom Auslande an das Inland zu machen sind. Jede Vermehrung der Papiergeldmenge muß seinen Wert und seine Kaufkraft verringern. Die Papierwährung ist stets ein Notstand; sie schädigt die Volkswirtschaft durch die steten Wertschwankungen und Preisänderungen, welche allen Unternehmungen eine gewisse Unsicherheit aufnötigen. Papierwährung herrscht in Rußland, Portugal, in einigen südamerikanischen Staaten; in Österreich-Ungarn bis zu der jetzt durchgeführten Währungsreform.

5. Kapitel: Der Kredit.

I. **Wesen des Kredits.** Der einfache Bauer auf seinem Saatfelde zeigt, daß zu einer wirtschaftlichen That nicht allein die arbeitende Thätigkeit des Menschen und die Arbeitskraft gehören, sondern noch ein unfaßbares geistiges Moment. Es ist das große Vertrauen in die Gesetze der Natur und in die Ordnung der menschlichen Gesellschaft. Dieses Vertrauen verbindet den einzelnen mit allen übrigen; es ist eine Funktion der ganzen arbeitenden Menschheit. Wenn es bestimmte Formen annimmt und anfängt, berechenbare Werte in Bewegung zu setzen, wenn es wirtschaftliche Verhältnisse entstehen läßt: dann erscheint es als Kredit.

Der Kredit ist ein Leihvertrauen. Er ist jenes Vertrauen, welches den Wert in fremder Hand an seinen Eigner bindet.

Der Kredit wurzelt tief in den Anfängen aller Volkswirtschaft; er ist so alt, als der menschliche Verkehr überhaupt. Schon bei dem ersten einfachsten Austausch menschlicher Leistungen mußte sich zeigen, daß unmöglich für jede Leistung sofort und am selben Orte die Gegenleistung erfolgen kann. Nur der Wilde, und selbst er nur in den schlimmsten Fällen, vollzieht seine Tauschgeschäfte in der Weise, daß er den Gegenstand, den er vertauschen will, nicht eher aus der einen Hand läßt, als bis er den, den er eintauschen will, in der andern Hand hält. Wie man über diesen roheſten Tauschverkehr hinaus will, muß der Kredit wirksam werden. Das Kreditgeschäft ist charakteristisch durch den zeitlichen Zwischenraum, der zwischen Leistung und Gegenleistung liegt und durch den Kredit aus-

gefüllt wird. Mit jedem Fortschritte der Kultur und der Volkswirtschaft insbesondere vermehren sich jene Thätigkeiten des Menschen, bei welchen Leistung und Gegenleistung nicht zusammentreffen können, sondern notwendig nacheinander oder an verschiedenen Orten erfolgen müssen, und wo deshalb der Kredit seine Vermittlerthätigkeit entfalten muß. Auf die stete Vermehrung der Kreditgeschäfte wirken die zunehmende Arbeitsteilung und Kapitalbildung beständig ein. Und nicht allein beim wirklichen Darlehen von Geld entfaltet er diese Thätigkeit, sondern noch in viel weiterem Kreise. Wenn jeder Mensch das Geschäftsleben nur eines einzigen Tages überschaut, bemerkt er leicht, wie oft und wie weit er Kredit genossen oder Kredit gewährt hat. Es gewährt nicht allein der Gläubiger Kredit, der seinen wohlverbrieften Schuldschein in seinem Geldspind einschließt, sondern auch der arme Arbeiter oder Dienstbote, der seinen Lohn erst am Ende der Woche oder am Schlusse des Monats empfängt, gewährt seinem reichen Arbeitgeber Kredit; er leiht ihm bis zum Zahltage seine Arbeit. Wenn man in einem Ladengeschäft etwas kauft und nicht gleich mitnimmt, so krediitiert man den Wert der gekauften Ware dem Verkäufer, und wenn man einen Geldbrief oder eine Postanweisung versendet, krediitiert man die eingezahlte Summe dem Staat. Unaufhörlich läßt man Kreditverhältnisse entstehen und wieder sich lösen; unaufhörlich wird man Gläubiger oder Schuldner, ohne daß einem das recht zum Bewußtsein kommt. Jede Leistung, die wir versprechen, oder die irgend jemand, auch ohne daß wir sie gerade ausdrücklich versprochen haben, von uns erwarten darf, macht uns zum Schuldner, und jede Leistung, die wir zu fordern berechtigt sind, macht uns zum Gläubiger. Es zeigt sich dabei, daß bei manchen Geschäften ein Intervall zwischen Leistung und Gegenleistung geradezu notwendig ist. Namentlich da, wo Arbeitsleistungen gegen Güter oder Geld ausgetauscht werden, wo die Leistung und die Gegenleistung sich ihrer Natur nach nicht in derselben Zeit abwickeln können. In anderen Fällen dagegen ist die Stundung der einen Leistung gegenüber der anderen eine freiwillige. Demnach kann man notwendige und beabsichtigte Kreditgeschäfte unterscheiden.

II. **Grundlagen des Kredits.** Alles Vertrauen an sich muß seine Grundlage haben. Und wenn wir über ein Ereignis nachdenken, dessen Erfüllung von einem anderen Menschen abhängt, so werden wir uns auch drei Fragen vorlegen und beantworten müssen: die Fragen, ob der, von dem die Erfüllung des Ereignisses abhängt, das Seinige zur Erfüllung thun will, ob er es thun kann und ob er es thun muß.

Und wie jedes andere Vertrauen, so hat auch das Leihvertrauen, der Kredit, seine dreifache Grundlage. Diese dreifache Kreditgrundlage ist der Zahlungswille, die Zahlungsfähigkeit und der Zahlungszwang.

1. Der Zahlungswille ist eine Grundlage des Kredits; denn man vertraut nur dem, bei welchem man den guten Willen vermutet, daß er seine Verpflichtungen erfüllen werde. Es ist freilich mit der Erkenntnis des guten Willens eine schwere Sache. Das wirtschaftliche und rechtliche Leben der modernen Volksgesellschaft will nichts wissen von psychologischer Spekulation, und hat auch nicht die Zeit, sich mit ihr zu beschäftigen. Es begnügt sich damit, den guten Willen aus Thatsachen zu folgern: aus einer Vergangenheit redlicher Pflichterfüllung.

2. Die zweite Grundlage des Kredits ist die Zahlungsfähigkeit. Sie ist jedenfalls weit leichter erkennbar, als der Zahlungswille. Doch kann die Zahlungsfähigkeit des Schuldners wieder verschiedenen Umständen entwachsen. Denn das Bewußtsein der Zahlungsfähigkeit seines Schuldners erwächst dem Gläubiger entweder aus der Person seines Schuldners: aus der Wirtschaftlichkeit, dem Fleiße, dem Verstande, der Sparsamkeit, der Arbeitskraft und Erwerbsgelegenheit des Schuldners. Diesen Kredit, der aus der wirtschaftlichen Persönlichkeit des Schuldners hervorwächst, bezeichnet man dann mit dem Ausdrucke: Personalkredit. Die Thatsache der Zahlungsfähigkeit kann aber auch aus dem Besitze des Schuldners hervorgehen. Dann spricht man vom Realkredit. Sowie der Personalkredit auf einer Wertschätzung der wirtschaftlichen Person beruht, so beruht der Realkredit auf einer Wertschätzung von Vermögensbestandteilen. Wenn man die Bedeutung des Realkredits vergleicht mit der Bedeutung des Personalkredits, so ist leicht zu erkennen, daß unter allen Gegensätzen die sich im Gebiete des Kredits finden, dieser Gegensatz von Personal- und Realkredit am tiefsten einschneidet. Denn er stellt den menschlichen Wert dem Werte lebloser Güter gegenüber. Müßig aber ist wohl die Frage, welcher dieser beiden Hauptgruppen von Kreditthätigkeit die größere Bedeutung zukommt. Beide Arten haben eine eminente formale Ausbildung gewonnen. Weil sowohl auf dem Gebiete des Personal- wie auf dem Gebiete des Realkredits die Kreditgrundlagen entweder von Anfang an überschätzt oder später hinfällig werden können, hat der wirtschaftliche Geist auf beiden Seiten Mittel gesucht und gefunden, um die Kreditgrundlagen zu stärken und zu erweitern.

Auf dem Gebiete des Personalkredits liegt diese Befestigung in den Einrichtungen der solidarischen Haftbarkeit mehrerer Schuldner, in dem Institut der Bürgschaft und in der wunderbar fein durchgebildeten Einrichtung des Wechselkredits. Diese Einrichtungen, so verschieden sie auch in ihrer rechtlichen Gestalt sind, haben einen gemeinsamen Zug: nämlich den, daß sie dem Gläubiger statt eines Schuldners mehrere gegenüberstellen und so den Kredit durch die Masse der Verpflichtungen verstärken.

Auf dem Gebiete des Realkredits hat die Kreditbefestigung andere Formen angenommen. Man merkte früh, daß Güter den Besitz verändern oder untergehen können, also dem Gläubiger nur dann eine Sicherung seiner Forderung gewähren, wenn sie durch eine höhere Macht in den Dienst dieser Forderung gebracht sind. Eine solche zwingende

Macht ist die Verpfändung, die ihre großartigste Entwickelung bekanntlich in dem Lombardgeschäfte unserer Banken und in dem Hypothekenrechte findet. Die Einrichtung der Verpfändung läßt zwei Hauptformen unterscheiden: das Faustpfand, wobei der Gläubiger das Pfand erhält, und die Hypothek, wobei sein Recht auf das Pfandobjekt in einem von einer Behörde geführten Buche eingetragen wird. Das Hypothekenwesen beruht auf den Grundsätzen der Priorität (der zuerst Eingetragene hat das Vorrecht), der Spezialität (genaue Bezeichnung des Pfandes) und der Publizität (amtliche Führung der Bücher).

Bei allem Pfandkredit ist die wichtige materielle Frage die Schätzung des Pfandobjekts und die Höhe der Beleihung. Denn jede Pfandsache kann ja, während sie dem Gläubiger als Sicherung dient, in ihrem Werte schwanken, und es handelt sich daher darum, zu beurteilen, um wieviel der Wert des Pfandes sich während der Dauer des Kreditverhältnisses verringern kann.

Wenn man den Zeitpunkt ins Auge faßt, in welchem die Zahlungsfähigkeit des Schuldners entsteht, so ergiebt sich da noch ein kleiner Unterschied. Die Zahlungsfähigkeit des Schuldners ist nämlich entweder zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses schon vorhanden oder erst im Werden, und im letzteren Falle muß natürlich eine Kreditgewährung um so mehr den Charakter des Spiels haben, je ungewisser das wirkliche Eintreten der Zahlungsfähigkeit ist.

Zahlungswille und Zahlungsfähigkeit zusammen kann man auch als „Kreditwürdigkeit" bezeichnen. Es giebt nicht blos eine Kreditwürdigkeit von Personen, sondern auch von Geschäften, als deren jeweilige Träger nur bestimmte Personen erscheinen. Persönliche und sachliche Momente wirken auf die Kreditwürdigkeit ein. Als Behelfe zur Ermittelung der Kreditwürdigkeit dienen außer den Erfahrungen des Kreditgebers Erkundigungen aller Art, Auskunftsbureaux, Nachweise, welche der Kreditsucher liefert, 2c.

3. Die dritte Grundlage des Kredits ist der Zahlungszwang; denn da man dem Schuldner nicht ins Herz schauen kann, ob der redliche Zahlungswille vorhanden sei, so muß dieser möglicherweise doch fehlende Wille durch äußeren Zwang ersetzt werden. Es müssen Schuldgesetze und Schuldgerichte bestehen, und sie müssen das Vertrauen des Gläubigers ebenfalls besitzen. Dieses Moment ist für den Kredit von höchster Bedeutung. Die Güte der Gesetzgebung spricht sich, soweit sie den Kredit betrifft, hauptsächlich im Obligationenrecht und im Pfandrecht aus; aber auch das Gerichtsverfahren, die Konkursordnung, das Exekutionsverfahren sind von höchster Wichtigkeit. Die Rechtsgeschichte zeigt uns manchen großen und auffallenden Wechsel in der Entwickelung der Schuldgesetzgebung.

So findet sich große Härte der Schuldgesetzgebung bei den alten Germanen (Schuldknechtschaft); ein barbarisches Gesetz im alten Norwegen, wo der Gläubiger dem Schuldner das Fleisch vom Leibe hauen durfte.

Andere Schuldgesetze waren zu mild. So namentlich die ganze Gesetzgebung des christlichen Mittelalters. Allzu milde Schuldgesetzgebung enthält eine Begünstigung des Schuldners auf Kosten des Gläubigers, die nur die Wirkung hat, den Kredit im ganzen Volke zu schwächen. Jede derartige Begünstigung des Schuldners hat zur Folge, daß die Gläubiger, um sich für ihre Benachteiligung schadlos zu halten, höhere Zinsen verlangen. Dadurch wird namentlich der Produktivkredit geschädigt, der fleißige und redliche Schuldner auf eine Stufe mit dem liederlichen herabgedrückt, der solide und billige Gläubiger dagegen genötigt, entweder Wuchergeschäfte zu machen oder seine Kapitalien unverzinslich aufzubewahren. Solche Gesetzgebung vertreibt das Kapital vom Markte, hindert die Ersparung.

Und der Kredit verlangt nicht allein Sicherung der privatrechtlichen Beziehungen, sondern auch genügende Sicherheit der öffentlichen Rechtszustände. Er will Garantieen haben, daß die öffentliche und gesetzliche Ordnung bestehen bleibe; er ist der höchste konservative Faktor im Staatsleben.

III. **Entgeldlicher und unentgeldlicher Kredit.** Einer der zunächst in die Augen springenden Gegensätze auf dem Gebiete des Kredits ist der Gegensatz zwischen entgeldlichem und unentgeldlichem Kredit. Dieser Gegensatz hat eine ganze Geschichte und ausgedehnte Rechtsbildung hinter sich. Der uralte wirtschaftliche Gebrauch des Zinsnehmens von geliehenem Kapital war unter der Herrschaft des römischen Rechts gesetzlich geregelt, später dagegen, im christlich-germanischen Mittelalter als Wucher unter das Verdammungsurteil des kanonischen Rechts und der öffentlichen Meinung gestellt.

Heutzutage gilt nur noch der entgeldliche Kredit, also jener Kredit, für welchen Zins bezahlt wird, als wirtschaftlicher Kredit. Aller unentgeldliche Kredit tritt aus dem Rahmen der volkswirtschaftlichen Betrachtung vollständig heraus; was dabei an Zins erlassen wird, ist reines Geschenk und also keine Sache des Geschäfts. Der völlig unentgeldliche Kredit ist aber auch weit seltener als man gewöhnlich meint. Man glaube ja nicht, daß man unentgeldlichen Kredit genieße, wenn Schneider und Schuhmacher die Rechnung für gelieferte Waren erst nach Jahr und Tag schicken, oder wenn der Hausherr seine Miete, die doch eigentlich Tag für Tag heranwächst, erst nach Ablauf eines halben Jahres verlangt. Man zahlt dafür mehr Zins, als man glaubt; der Zins ist nur versteckt. Und man bezahlt nicht allein Zins, sondern man zahlt auch noch eine Sicherheitsprämie mit für andere, möglicherweise zahlungsunfähige Schuldner des gleichen Gläubigers.

IV. **Öffentlicher und Privatkredit.** Dieser Unterschied beruht in der Verschiedenheit der schuldnerischen Personen. Vom öffentlichen Kredit spricht man, wo der Staat, die Gemeinden, wirtschaftliche Gesellschaften 2c. als Schuldner auftreten, wobei die Kreditwürdigkeit des Schuldners und die entstehenden Kreditverhältnisse an die Öffentlichkeit treten.

V. **Konsumtiv- und Produktivkredit.** Dieser Gegensatz liegt in der verschiedenen Verwendung der kreditierten Werte.

Konsumtivkredit ist jener Kredit, wobei die geliehenen Werte nicht schöpferisch arbeiten, sondern vom Schuldner verzehrt werden: Die Darlehen an Arme, an Verschwender, der Verkauf von Waren auf Borg an Konsumenten, auch manche Arten von Staatsanleihen. Der Konsumtivkredit ist im ganzen unwirtschaftlich; er läßt auf einen Notstand oder doch auf leichtfertige Wirtschaftsgebarung schließen. Man findet ihn freilich auch in blühenden Wirtschaftszuständen; aber da immer nur in bescheidenem Maße und auf kurze Fristen. Es bedarf kaum eines Hinweises, worin die Gefahr des Konsumtivkredits liegt. Der Konsumtivkredit verzehrt Werte, ohne neue zu schaffen; der Schuldner im Konsumtivkredit ist wie ein Licht, welches sich selbst verzehrt und welches zugleich, je kürzer es wird, um so mehr Brennstoff an ein anderes Licht, das sich von ihm ernährt, an den Gläubiger, abgeben muß. Jedem Bankrott geht fast regelmäßig noch eine große Anspannung des Konsumtivkredits voraus. Im alltäglichen Leben erscheint der Konsumtivkredit teils in der Form sogenannter Haushaltschulden, teils in der Form wucherischer Darlehen. Gegen die Haushaltschulden besitzt die Gesetzgebung ein wirksames Mittel in der Einführung möglichst kurzer Verjährungsfristen für diese Art von Schulden. Denn durch kurze Verjährungsfristen werden die Gläubiger genötigt, nicht zu tief in das Borgsystem leichtsinniger Konsumenten einzugehen. Gegen jenen gewerbsmäßigen Wucher dagegen, welcher aus der Gewährung von Konsumtivkredit unter harten und erdrückenden Bedingungen ein gewinnbringendes Geschäft macht, hat die Gesetzgebung niemals einen Damm zu bauen gewußt; er ist und bleibt der tiefste und schwärzeste Schatten im Bilde des Kredits. Denn er macht kein Geschäft mehr aus dem Vertrauen, sondern aus einem Mißtrauen, — und natürlich ist das Geschäft darnach.

Ganz anders der Produktivkredit. Der Produktivkredit spendet jene Darlehen, die dem wirtschaftlich thätigen Menschen gewährt werden im Vertrauen auf seine wertschaffende Wirksamkeit. Der Produktivkredit ist nichts anderes, als eine teilweise Vorausbezahlung entstehender Werte. Jedes Gut, jede Leistung, jeder Wert, der auf dem Weltmarkte erscheint, wirft seinen Schatten vor sich her, und dieser Schatten ist der Kredit des Produzenten. So gewaltig ist die Macht des Wertes, daß er, selbst wenn er noch nicht vorhanden ist, wenn er noch um seine Entstehung ringt, doch schon die wirtschaftliche Welt veranlaßt, ihn bei seiner Entstehung zu unterstützen. Daß die bereits vorhandenen Kapitalien so starkes Bestreben haben, auf dem Wege des Kredits dem Produzenten neuer Kapitalien zuzufließen, um neue Werte in ihrer Entstehung zu befördern: das weist auf eine innere Verwandtschaft und gegenseitige Unterstützung aller wirtschaftlichen Funktionen hin.

VI. **Terminierter und unterminierter Kredit.** Die Dauer der Kreditverhältnisse kann entweder von vornherein bestimmt sein (terminierter Kredit), oder unbestimmt (unterminierter Kredit). In letzterem Falle kann das Kreditverhältnis wiederum entweder ein kündbares oder ein unkündbares sein. Die Terminierung, d. h. die Festsetzung des Zeitpunktes, in welchem die schuldnerische Leistung erfolgen soll, kann entweder durch Eintritt einer bestimmten Kalenderzeit oder durch das Eintreten eines Ereignisses (z. B. bei Auszahlung von Versicherungssummen) bestimmt werden.

VII. **Langer und kurzer Kredit.** Im Bereiche des Produktivkredits selbst besteht noch ein folgereicher Unterschied von langem und kurzem Kredit.

Der kurze Kredit ist jener bewegliche Kredit, wobei der Schuldner durch rasche Produktion und raschen Umsatz seiner Leistungen auch im stande ist, rasch wieder zu bezahlen. Die langen Kredite sind dadurch charakteristisch, daß der Schuldner nur langsam und allmählich aus seiner wirtschaftlichen Thätigkeit wieder die geliehenen Kapitalien herausschlägt. In den Bereich der kurzen Kredite gehören in der Regel diejenigen der kaufmännischen und meistens auch der industriellen Unternehmungen; lange Kredite dagegen sind in der Regel die, welche die Landwirtschaft, der Häuserbau, die Eisenbahnunternehmungen, der Staat genießen.

Dieser Unterschied von langen und kurzen Krediten ist in der Art der Produktion begründet, und es versteht sich fast von selbst, daß den Fristen der Produktion die Fristen des Kredits entsprechen müssen. Wer ein Haus baut, das auf fremden Säulen steht, die er wieder zurückgeben muß, wird natürlich dafür sorgen müssen, daß seine eigene Untermauerung fertig ist an dem Platze und zu der Zeit, wo er die geliehene Stütze herausgeben muß.

Der Gegensatz von langem und kurzem Kredit hängt ganz innig zusammen mit dem Gegensatze von Rentenkredit und Betriebskredit. Beim Rentenkredit bezahlt der Schuldner seine Leistungen aus den sich wiederholenden Erträgnissen seines Anlagekapitals, beim Betriebskredit aus den laufenden Erträgnissen seines Wirtschaftsbetriebs.

VIII. **Landwirtschaftlicher, industrieller und kaufmännischer Kredit.** Den Hauptgruppen der Erwerbsthätigkeit entsprechend hat sich ihr Kredit ausgebildet.

1. Der landwirtschaftliche Kredit ist der schwerfälligste, auf Verpfändung liegender Güter, Unkündbarkeit der Darlehen und Heimzahlung mittelst Annuitäten angewiesen.

2. Der industrielle Kredit ist teils Immobiliar-, teils Mobiliarkredit, je nachdem die Leihkapitalien ins Anlage- oder Betriebskapital gewendet werden.

3. Der kaufmännische Kredit ist die flüssigste Art des Kredits. Er hat sehr mannigfache Formen.

IX. **Wirkungen des Kredits.** Diese machen sich, soweit sie gute Seiten haben, nach drei Richtungen hin geltend.

1. Zunächst unterstützt der Kredit die Produktion, indem er die Kapitalien dahin schiebt und führt, wo sie am wirksamsten werden können, zu denjenigen Menschen, welche Wirtschaftlichkeit und Unternehmungskraft haben, um Kapital fruchtbringend anzuwenden, es zu vervielfältigen.

Er schafft Angebot und Nachfrage von Kapitalien. Müßige, unproduktive Kapitalien leitet er dorthin, wo sie nutzbringend werden können. Das geschieht durch einfache Darlehen, Hypotheken, Wechseldiskontieren, Lombardgeschäfte ꝛc. Das Aktienprinzip sammelt die kleinen Kapitalien zu großen und ist daher wirtschaftliche Versuchsform.

Auch der Staatskredit bringt viele kleine und sonst unthätige Kapitalien in eine große Hand, wo sie zu großen nationalen Unternehmungen gebraucht werden können.

2. Unterstützt er die Sparsamkeit und wirkt also mittelbar auf Neubildung von Kapitalien. Der fleißigste und sparsamste Mensch wird doch weit lieber sparen, wenn er weiß, daß er das Ersparte zinstragend anlegen kann. Hierher gehören sowohl die verschiedenen sicheren Formen der Kapitalsanlage in Sparkassen, Depositenbanken, Hypotheken u. Staatsschulden, als auch riskiertere Formen der Ersparnis.

Nur der Kredit macht jenen Kampf des Wohlstands gegen den zerstörenden Zufall möglich, der im Versicherungswesen liegt.

3. Steigerung des Umlaufs durch Schaffung von Surrogaten des Geldes. Mit der bloßen Idee des Vertrauens ist auch schon die Idee des Mißtrauens gegeben. Denn die Idee und die Thatsache des Vertrauens muß notwendig ihre Grenze haben, und wo diese Grenze ist, da fängt das Mißtrauen an. Wie hart das Vertrauen und das Mißtrauen, diese beiden entgegengesetzten Funktionen, sich berühren, wie genau die sich berührenden Seiten beider sich entsprechen: das zeigt sich vorzüglich in allen Urkunden über Kreditgeschäfte. Das ganz reine Vertrauen ist im Wirtschaftsleben sehr selten. Es findet sich höchstens zwischen den nächsten Verwandten, zwischen sehr guten Freunden und zwischen langbewährten Geschäftsgenossen; außerdem nur in höchst seltenen Fällen. Wegen dieser Seltenheit des reinen und rückhaltlosen Vertrauens würde dasselbe niemals bedeutende Wirtschaftsfunktionen verrichten können. Ebensowenig ist aber das Mißtrauen geeignet, die wirtschaftlichen Kräfte sich entfalten zu lassen.

Deshalb haben die Gewohnheit und das Recht ein gemeinsames Gebiet geschaffen, wo Vertrauen und Mißtrauen Hand in Hand arbeiten. Das Vertrauen findet seinen Ausdruck in der Thatsache des abgeschlossenen Kreditgeschäfts; das Mißtrauen dagegen in der handgreiflichen Thatsache eines schriftlichen Dokuments.

Mit der Ausbildung des Kredits werden auch die verschiedenen Schuldscheinformen immer wichtiger. Sie repräsentieren Werte und dienen deshalb mehr und mehr als Surrogate des baren Geldes. So mannigfach die Arten des Kredits, ebenso mannigfach sind die Arten der einzelnen Kreditgeschäfte; und jedes Kreditgeschäft, viele wieder verschieden nach dem wirtschaftlichen Charakter des Gläubigers und des Schuldners, nach den Bedingungen der Verzinsung und Heimzahlung der Schuld, schafft sich seine eigentümlichen Formen der Schulddokumente.

X. **Schattenseiten des Kredits.** Den großen volkswirtschaftlichen Vorteilen des Kredits gegenüber sind seine Nachteile nicht ohne Bedeutung. Sie bestehen darin, daß der Kredit ein Hebel nicht nur für den redlichen, sondern auch für den unredlichen Erwerb ist; daß er das Gebiet der wirtschaftlichen Täuschungen und Irrtümer ungemein erweitert, daß er am meisten dazu beiträgt, den besitzlosen Massen eine reiche Kapitalistenklasse gegenüberzustellen und dadurch den Klassenhaß zu befördern. Es kann also der Kredit gerade so gut wie jede andere wirtschaftliche Macht im Interesse der Wohlfahrt angewendet, aber auch mißbraucht werden.

XI. **Die Kreditvermittelung.** Je mehr sich der Kredit als wirtschaftliche Macht ausbildete, um so häufiger mußte es nötig werden, daß die Vermittelung zwischen Kapitalnachfrage und Kapitalangebot, zwischen solchen, die Schuldner und solchen, die Gläubiger werden wollen, zu einem besonderen Geschäftszweige sich ausbildet. In den Anfangszuständen des Kredits treten die Geldverleiher als berufsmäßige Kreditgewährer auf; in entwickelteren Wirtschaftszuständen die Banken, welche als Anstalten zur Vermittelung zwischen Kapitalangebot und Kapitalnachfrage erscheinen.

XII. **Die Wirtschaftspolitik des Kredits.** Die Fürsorge der öffentlichen Gewalt für den Kredit kann sich äußern:

1. Hinsichtlich des Personalkredits durch gute Schuldgesetze, durch prompte, wohlfeile und zuverlässige Rechtspflege. Insbesondere durch die Wechselgesetzgebung.

2. Für den Realkredit sorgt eine gute Hypotheken-Gesetzgebung, sorgfältige Führung der Hypothekenbücher.

3. Gefährlich sind die Moratorien oder Indulte, d. h. gesetzliche Hinausschiebung von Schuldzahlungen oder Zinszahlungen auf spätere bestimmte Zeit. Hierbei leidet der Gläubiger Unrecht zu gunsten des Schuldners.

4. Durch Errichtung und Betrieb obrigkeitlicher Kreditanstalten. In den Anfängen der Entwickelung des modernen Kredits konnten sie noch hier und da als notwendig oder als nützlich erscheinen. Die Gegenwart bedarf ihrer nicht mehr. Nur für den ganz kleinen Kredit erscheinen noch obrigkeitliche Kreditanstalten angezeigt, entweder vom Staate, oder von städtischen Verwaltungen betrieben. Und zwar für den Sparkredit der kleinsten Kapitalbesitzer die städtischen Sparkassen und Postsparkassen, für den Konsumtivkredit der kleinen Schuldner die städtischen Leih- und Pfandhäuser.

5. Durch die Gesetzgebung hinsichtlich des Bank- und Versicherungswesens.

6. Kapitel: Die Wertpapiere.

(Fortsetzung der Lehre vom Kredit.)

I. **Was sind Wertpapiere?** Unter Wertpapieren versteht man Urkunden, welche zur Erhebung eines Geldbetrages oder Gewinnes, überhaupt zum Geldempfange (ausnahmsweise auch zum Warenempfang)

dienen. So z. B. Schuldscheine, Staatsobligationen, Aktien, Depositenscheine, Wechsel, Pfandbriefe u. s. f. Wer ein Wertpapier besitzt, der hat entweder an eine Privatperson oder an den Staat, oder an eine Gesellschaft eine Forderung zu machen. Von den Wertpapieren unterscheidet man Papiergeld. Der Unterschied besteht darin, daß die Wertpapiere ein Recht darstellen Geld zu fordern; das Papiergeld dagegen repräsentiert ein Recht auf den Kauf von Gütern. Der Besitzer des Wertpapieres kann für dasselbe Geld oder Geldeswert verlangen; der Besitzer des Papiergeldes kann mit demselben Waren, Dienstleistungen und Wertpapiere bezahlen.

II. **Rechte und Pflichten aus den Wertpapieren.** Bei jedem Wertpapier ist ein Gläubiger und ein Schuldner, beziehungsweise mehrere Gläubiger oder mehrere Schuldner vorhanden. Jedes Wertpapier drückt das Vorhandensein eines Schuldverhältnisses und ihm gegenüber eines Forderungsrechtes aus. Hieraus ergiebt sich auch Zweck und Bestimmung der Wertpapiere im allgemeinen. Für den Gläubiger hat das Wertpapier die Bedeutung, daß es sein Forderungsrecht beweist oder enthält, für den Schuldner hat es die Bedeutung, daß es leihweise ihm eine Geldsumme (oder Geldeswert) verschafft oder eine Geldausgabe hinausschiebt.

Bei weitem die meisten Wertpapiere repräsentieren einen Geldwert; doch giebt es auch Wertpapiere, welche den Gläubiger nicht zur Erhebung von Geld, sondern zum Empfang einer bestimmten Warenmenge berechtigen: Warenpapiere, Warrants. Es giebt auch Papiere, welche dem Berechtigten ein Recht auf gewisse Arbeitsleistungen, die für ihn gethan werden müssen, geben. Dieselben kommen jedoch nicht in Umlauf und werden nicht zu den Wertpapieren gerechnet.

Bei allen Wertpapieren kommen rechtlich die Formen ihrer Übertragung in Betracht; wirtschaftlich die Fristen, binnen welchen der betreffende Wert geleistet werden muß, ferner die Frage, ob eine Verzinsung geleistet wird; endlich der Kurs.

III. **Verschiedene Arten der Übertragung von Wertpapieren.** Ein Hauptunterschied der Wertpapiere liegt in der Form ihrer Übertragung. Man unterscheidet in dieser Hinsicht drei Hauptarten.

1. Inhaberpapiere. In diesen ist nur der Name des Schuldners und nicht der des Gläubigers genannt. Die Inhaberpapiere lassen als rechtmäßigen Gläubiger den jeweiligen Inhaber des Papieres erscheinen. Bei der Übertragung ist weder eine Umschreibung noch irgend eine andere Form notwendig; sie werden bloß durch die Inhaber von Hand zu Hand übertragen.

2. Namenspapiere. Es sind das jene Wertpapiere, welche den Namen des Schuldners und jenen des Gläubigers enthalten. Sie können nur übertragen werden entweder durch eine ausdrückliche (schriftliche) Zession, oder durch eine Umschreibung in einem Schuldbuche, wobei der Schuldner in Kenntnis von der geschehenen Übertragung gesetzt werden muß (so z. B. bei Übertragung von Hypothekenforderungen).

3. Ordrepapiere. Diese stehen in der Mitte zwischen den vorgenannten Arten. Die Übertragung erfordert bei denselben nicht eine besondere Übertragungsurkunde, sondern sie geschieht durch einfache Umschreibung auf dem Rücken der ursprünglichen Schuldurkunde vermittelst des sog. Indossaments. So bei Wechseln und Anweisungen.

Diese Formen der Wertpapiere haben sich allmählich mit der Ausbildung des Kredits entwickelt. Die ursprüngliche Form aller Wertpapiere ist der einfache Schuldschein, der aber im Laufe der Handelsgeschichte den verschiedenen Bedürfnissen des Kredits entsprechend mannigfache Formen angenommen hat.

Für den Verkehr haben diese verschiedenen Arten von Wertpapieren ihre eigentümlichen Vorzüge und Nachteile. Die Namenspapiere sind am schwersten übertragbar; es ist bei denselben der Zinsenbezug für den auswärtigen Gläubiger mühsam und oft kostspielig; dagegen bietet diese Form der Wertpapiere den großen Vorteil, daß dabei die Forderung gegen Verlieren, Vernichten, gegen Raub oder Diebstahl der Schuldurkunde geschützt ist. Mag auch das Namenspapier verloren oder zu Grunde gehen, so ist damit der Verlust der Forderung doch nicht notwendig verbunden, denn die Forderung haftet an der Person, nicht an dem Papier. Letzteres beweist bloß die Existenz der Forderung.

Die Inhaberpapiere dagegen sind für den Umlauf vorzüglich geeignet; können ohne Mühe und Kosten übertragen werden, setzen aber den rechtmäßigen Gläubiger der Gefahr aus, daß ihm sein Forderungsrecht mit dem Papiere gestohlen oder vernichtet werden kann.

In Bezug auf Vorteile und Nachteile stehen die Ordrepapiere in der Mitte zwischen den beiden anderen Arten. Sie laufen leichter um wie die Namenspapiere, sind nicht so gefährdet wie die Inhaberpapiere, haben aber dabei den Nachteil, daß sie die Kundschaft und die geschäftlichen Operationen der Beteiligten verraten.

Es läßt sich deshalb nicht etwa einer oder der anderen Art von Wertpapieren der Vorzug geben; sondern es handelt sich bei der Entscheidung dieser Frage um den jeweiligen Zweck, welchem das Wertpapier dienen soll.

IV. **Verzinsung und Fristen der Wertpapiere.** Eine andere wichtige Unterscheidung der Wertpapiere begründet sich auf den Unterschied verzinslicher und nicht verzinslicher, langer und kurzer Kredite.

1. Verzinsliche und langfristige Wertpapiere sind diejenigen Wertpapiere, welche entweder erst nach mehreren Jahren zahlbar oder auf Seite des Gläubigers aufkündbar sind, welche aber vierteljährig, halbjährig oder ganzjährig verzinst werden. Hierbei wird vorläufig noch kein Unterschied zu machen sein zwischen solchen, die einen festen Zins und solchen, die eine wechselnde Dividende tragen.

Der wirtschaftliche Zweck dieser Art von Wertpapieren besteht für den Schuldner darin, demselben ein längere Zeit zu seiner Verfügung stehendes Kapital zu verschaffen; für den Gläubiger besteht

ihr Wert bloß darin, disponible Kapitalien auf die Dauer verzinslich anzulegen. Diesem Zwecke dienen Staatsobligationen, Pfandbriefe, Aktien u. dergl. Derartige Wertpapiere werden auf dem Geldmarkte oft als Fonds bezeichnet, obwohl manchmal der Begriff der Fonds dem der Aktien als etwas anderes gegenübergestellt wird. Der Handelsgebrauch hat es bezüglich dieser Bezeichnung leider bisher zu keiner festen Begrenzung bringen können. Ebenso schwankend ist auch die Bezeichnung Effekten, die von hervorragenden Autoritäten in verschiedenem Sinne gebraucht wird. Denn manchmal werden unter Effekten die sämtlichen Arten von Wertpapieren, wenigstens soweit sie marktgängig sind, verstanden, also auch die Wechsel; manchmal schließt man die Wechsel von den Effekten aus und stellt sie ihnen gegenüber. In folgendem werden ebenfalls die Effekten den Wechseln gegenübergestellt, und unter ersteren bloß die Anlagepapiere verstanden, also jene, welche von Kapitalisten zur Vermögensanlage gekauft zu werden pflegen. Zu ihnen gehören aber nicht bloß verzinsliche und langfristige, sondern ausnahmsweise auch einige zwar langfristige, aber unverzinsliche Wertpapiere, die Lose.

Der Gebrauchswert wie der Tauschwert der langfristig-verzinslichen Wertpapiere beruht lediglich auf ihrer Zinsenzahlung. Wird der Zins reduziert oder besteuert oder in entwertetem Papiergeld bezahlt, so wird der Gebrauchswert und der Tauschwert dieser Papiere notwendig kleiner; das gleiche bewirkt eine zeitweilige Einstellung der Verzinsung.

2. Kurzfristige, aber verzinsliche Papiere sind solche, welche nur durch ein kurzes Kreditverhältnis ins Leben gerufen werden, etwa 3 bis 12 Monate bis zu ihrer Verfallzeit. Die Verzinsung kann dabei entweder in der Schuldurkunde selbst bezeichnet werden, oder sie kann durch den Diskonto bewerkstelligt werden, wie das z. B. bei den verschiedenen Arten von Wechseln, welche die bei weitem wichtigsten Wertpapiere dieser Gattung sind, geschieht. Schon der Umstand, daß derartige Wertpapiere oft ohne eigene Zinsbedingungen, oft auch überhaupt ohne Zinszahlung in den Verkehr kommen, zeigt, daß hierbei das Zinseinkommen nicht der eigentliche Zweck der Schöpfung des Papieres ist. Zwar werden solche Papiere auch häufig, insbesondere von den Diskontobanken, zum Erwerb eines Zinseinkommens benützt; aber es ist das nicht ihr ursprünglicher und einziger Zweck. Ihr ursprünglicher und wesentlichster Zweck besteht darin, daß ihr Besitzer vermittelst ihrer Erhebung sich sofort oder in kurzer Zeit eine Geldsumme verschaffen kann. Diese Wertpapiere repräsentieren also einen sofortigen oder baldigen Gelderwerb, und darin liegt ihr eigentlicher Zweck. Ein weiterer Zweck liegt auch darin, daß sie als wohlfeiles auswärtiges Zahlungsmittel dienen können, weil sie für den Transport bequemer geeignet sind, als bares Geld.

3. Nichtverzinsliche, aber langfristige Papiere sind Wertpapiere, für welche der in ihnen bezeichnete Wert erst nach langer Zeit ohne eine zwischenliegende Verzinsung ausbezahlt oder amortisiert wird. Solche Wertpapiere sind namentlich Lebensversicherungspolicen, Lose, Rentenscheine und dergl. Bemerkt muß werden, daß ausnahmsweise auch bei ihnen eine Verzinsung stattfindet.

Der Zweck dieser Papiere ist nicht der einer zinstragenden Kapitalanlage auf Seite des Gläubigers oder einer Kapitalbeschaffung auf Seite des Schuldners. Da diese Papiere erst in unbestimmter, weit hinausgeschobener Zeit einen reellen Wert oder die Einlösung bringen, die bei manchen Versicherungsarten fraglich ist, so müssen sie einen ganz anderen Zweck haben. Es besteht dieser Zweck darin, daß sie Werte gegen Unglücksfälle sichern, Vorsorge für die Entstehung künftiger Kapitalien treffen, oder ihren Eigentümern einen möglichen Spielgewinn versprechen. Auch diese Papiere sind demnach Wertpapiere, aber ihr Wert liegt darin, daß sie entweder ganz bestimmt, nur in ungewisser Zeit, oder daß sie überhaupt nur in unbestimmter Form ein künftiges Kapital versprechen. Die letzteren könnte man eventuelle Wertpapiere nennen. Bei manchen dieser Wertpapiere ist das Forderungsrecht an die Person des Gläubigers gebunden. So bei den Leibrenten-, Tontinen- und Altersrentenscheinen.

4. Unverzinsliche, aber kurzfristige Papiere sind solche, welche entweder in kurzer Zeit oder sofort zahlbar sind und keine Zinsen tragen: z. B. fällige Zinskoupons, Dividendenscheine, sofort zahlbare Anweisungen, Depositenscheine für in Verwahrung gegebene Geldsummen u. s. f. Der einzige Zweck dieser Papiere besteht darin, daß sie ihren Besitzern sofort oder bald eine Geldeinnahme gewähren. Zum Erwerbe eines Zinseinkommens sind sie nie zu gebrauchen. Manche Arten dieser Wertpapiere dienen zugleich als auswärtiges Zahlungsmittel. Als eine ganz besondere Spezies derselben erscheinen die Banknoten. (Von manchen Theoretikern werden die Banknoten von den genannten Wertpapieren noch streng geschieden.)

V. Umtausch der Wertpapiere. Die Wertpapiere der verschiedenen Sorten befinden sich im modernen Verkehrsleben in einer bei einzelnen häufigeren, bei anderen selteneren Bewegung und werden insbesondere gegeneinander umgetauscht. Sehr häufig kommt es vor, daß eine Art von langfristigen verzinslichen Papieren gegen eine andere Art derselben Gattung umgetauscht wird. Aber auch Wertpapiere verschiedener Arten werden häufig gegeneinander umgetauscht: Wechsel gegen Obligationen, Aktien oder Pfandbriefe. Langfristige Obligationen werden ausnahmsweise als Zahlungsmittel angenommen; wo man versuchte, fällige Schulden durch langfristige Wertpapiere zu bezahlen, mußte das zu einer Zerrüttung des Kredits führen. Langfristige, nichtverzinsliche Papiere werden in der Regel nicht vertauscht, sondern bleiben meistens bei ihren ursprünglichen Eigentümern. Im allgemeinen ist es Regel, daß die kurzfristigen und nicht verzinslichen Wertpapiere zum Ankauf der langfristigen und verzinslichen dienen, und nur in diesem Geschäft liegt das Gedeihen des einzelnen Wertpapier-

besitzers. Sowie dagegen langfristige unverzinsliche Wertpapiere verkauft werden, deutet das meist auf einen gewissen Notstand hin.

VI. **Der Kurs.** Unter dem Kurse versteht man den Marktpreis der Wertpapiere und des baren Geldes. Nicht alle Arten von Wertpapieren haben einen Kurs. Einen Kurs haben nur die langfristigen verzinslichen und die kurzfristigen verzinslichen Wertpapiere. Die kurzfristigen nicht verzinslichen Wertpapiere haben unter normalen Verhältnissen, nämlich dann, wenn sie wirklich jederzeit gegen bares Geld eingelöst werden, auch keinen Kurs.

Die Kurse unterscheiden sich von den Preisen anderer Waren dadurch, daß die Größe der Preise anderer Waren mit der Größe des Gebrauchswertes dieser Waren in keinem konstanten Verhältnisse steht und nicht mit der Ware selbst gemessen und mit ihr verglichen werden kann. Man kann z. B. nicht den Preis des Getreides mit dem Gebrauchswerte des Getreides in ein Prozentverhältnis bringen; man kann aber den Kurs eines Wertpapieres mit seinem Gebrauchswerte, d. h. mit seinem nominellen Werte, vergleichen. Der Nominalwert dient zur Berechnung der Kursgröße; stehen Nominalwert und Kurs gleich, so sagt man: der Kurs steht al pari; ist der Nominalwert größer als der Kurs, so sagt man, der Kurs steht unter pari; ist dagegen der Nominalwert kleiner als der Kurs, so sagt man, der Kurs steht über pari.

VII. **Der Effektenkurs.** Die Kurse der Effekten (Obligationen, Aktien, auch Lose) werden durch zwei hauptsächliche Faktoren bestimmt: durch den Zinsfuß und durch die Sicherheit von Kapital und Zins. Der Kurs wird um so höher sein, je höher die Verzinsung und je größer die Sicherheit für Kapital und Zins. Diese beiden Faktoren der Kurshöhe, nämlich die Zinshöhe und die Sicherheit des Wertpapieres, können nun einzeln oder zusammen Veränderungen, Vergrößerungen oder Verringerungen erleiden. Wenn der eine Faktor des Kurses sich verringert, während der andere sich vergrößert, so kann das Resultat ein Gleichbleiben des Kurses sein. Wenn z. B. die Zinshöhe eines Wertpapieres verringert wird, so kann diese Wirkung durch eine zunehmende Sicherheit des Wertpapieres neutralisiert werden.

Jene Arten von Wertpapieren, welche gleich großen Zins und gleich gute Sicherheit bieten, haben auch den gleichen natürlichen Wert. Der Kurswert der Wertpapiere hat eine verschiedene Bedeutung je nach Art des Käufers. Er hat eine andere Bedeutung für den Rentier und eine andere Bedeutung für den Spekulanten. Wenn der Rentier ein Wertpapier erwirbt, so erwirbt er es wegen des dauernden Zinsgenusses; der Spekulant dagegen wegen des Kursgewinnes. Darum sieht der Spekulant nur auf den Kurswert eines Wertpapieres, der Rentier dagegen vorzugsweise auf den natürlichen Gebrauchswert des Papieres.

Wie bei den Preisen anderer Güter, kommen auch bei den Preisen der Wertpapiere Nachfrage und Angebot in Betracht. Die Nachfrage wie das Angebot der Effekten kann von verschiedenen Seiten ausgehen. Die Nachfrage kann entweder den Kauf auf Spekulation oder den Kauf auf feste Hand beabsichtigen. Das Angebot kann entweder von Seite der früheren Effektenbesitzer oder durch eine neue Schöpfung von Effekten hervorgerufen werden. Die Nachfrage muß, wenn sie steigt, die Kurse erheben, das steigende Angebot muß sie notwendig erniedrigen.

Die Spekulationskäufer dürfen aber die Käufe auf feste Hand nicht ganz außer acht lassen. Es wird deswegen jener Einfluß, welchen die Spekulanten auf den Kurs nehmen, immer in einem Zusammenhang stehen mit dem, welchen die Nachfrage der Rentner auf den Kurs nimmt.

Zins der Effekten. Die Nachfrage nach Effekten berücksichtigt zunächst die Größe der von den Schuldnern durch die Effekten gewährten Verzinsung. Diese Verzinsung ist entweder eine regelmäßige wie bei den Staatspapieren und anderen Obligationen. Bei solchen Wertpapieren muß jede Zinsreduktion die Nachfrage verkürzen und den Kurs verringern. Diejenigen Papiere dagegen, welche keine festen Zinsen bringen, wie namentlich die Aktien eine von den Ergebnissen des Betriebs abhängige Dividende, sind viel mehr Kursschwankungen unterworfen, als die fest verzinslichen Papiere. Auf den Kurs der Eisenbahnaktien z. B. kann jede Mehr- oder Mindereinnahme eines Monats oder eines Vierteljahres, oder jede größere oder geringere Wahrscheinlichkeit einer Konkurrenzbahn u. s. w. schon einwirken.

Zur Beurteilung der Zinsen der Effekten benützen die Käufer den landesüblichen Zinsfuß. Gewährt eine Gattung von Effekten bei guter Sicherheit einen Zins, der über den landesüblichen hinausgeht, dann wird der Kurs über pari stehen, im Gegensatz hierzu wird er, wenn der Zins unter den landesüblichen hinabsteigt, unter pari stehen. Da der landesübliche Zins in verschiedenen Ländern von ungleicher Größe ist, so werden Effekten mit gleich großem Zins in verschiedenen Ländern einen Kurs von verschiedener Höhe haben. Da aber der Zins überhaupt nach einer Gleichartigkeit in den verschiedenen Ländern strebt, so haben auch die Effekten eine gewisse Neigung, zur Ausgleichung des Zinses beizutragen, und demnach wandern die Effekten der kapitalarmen Länder gerne nach den kapitalreicheren Ländern, um den dortigen Kapitalisten Gelegenheit zur Anlage ihrer Kapitalien zu bieten.

Wenn eine neu geschaffene Art von Effekten gegen die früher geschaffene mittelst eines höheren Zinsfußes begünstigt wird, so entsteht hieraus entweder ein hoher Kurs der neugeschaffenen oder ein Sinken des Kurses der früher vorhandenen Fonds. Wenn eine Regierung im Falle des Kapitalbedarfes neben alten vierprozentigen neue fünfprozentige Anlehen macht, dann werden dem neuen Anlehen gegenüber die alten im Kurse sinken.

Die Sicherheit der Effekten. Neben der Zinsgröße wirkt aber auch die Sicherheit der Effekten auf ihren Kurs, und zwar nicht allein die

Sicherheit der Zinszahlung, sondern auch die Sicherheit der eventuellen Rückzahlung des Kapitals. Die Staatsobligationen werden in ihrem Kursstande demnach hauptsächlich von Kriegen und Revolutionen, die entweder bloß drohen oder wirklich eingetreten sind und ihrer Entscheidung näher oder ferner stehen, beeinflußt. Jede Wolke, welche am politischen Horizont erscheint, ist schon geeignet, den Kurs der Staatspapiere herabzudrücken. Ebenso sind aber nicht allein äußere, sondern auch innere Ereignisse des Staatslebens geeignet, auf den Kurs der Effekten einzuwirken. Schlechte Finanzoperationen drücken den Kurs.

Andere Einflüsse auf den Effektenkurs. Auf die Höhe des Effektenkurses wirkt aber auch der jeweilige Stand des Diskonto. Denn wenn der jeweilige Preis des Leihkapitals hoch ist, wird man Wertpapiere für feste Anlagen wohlfeiler kaufen wollen; im entgegengesetzten Falle wird man mehr dafür bezahlen müssen. Dieser Umstand erklärt sich daraus, daß ein hoher Zinsfuß für Leihkapitalien die Folge einer großen Nachfrage nach solchen Kapitalien ist, und daß deshalb viele Geldbedürftige, um sich Geld zu verschaffen, Effekten anbieten und dadurch den Kurs derselben herabdrücken. Ein niedriger Stand des Zinsfußes ist mit einer Überfüllung an Kapital und mit starkem Kapitalausgebot verbunden und zugleich mit einer großen Nachfrage nach Wertpapieren zur Kapitalsanlage. Es haben deshalb alle diejenigen Schuldner, welche Anlehen machen wollen, also namentlich die Staatsregierungen, den jeweiligen Stand des Zinsfußes zu berücksichtigen.

Einigermaßen verschieden vom Kurse der Obligationen ist hierbei der Kurs der Aktien. Die Kurse der Aktien müssen in stärkerem Maße schwanken, als jene der Staatsobligationen, weil die Aktien nicht, wie die Obligationen, einen festen Zins, sondern eine Dividende bringen, welche je nach dem Ertrage des Unternehmens und dem Geschäftsgange verschieden ist. Nicht allein der gegenwärtige Geschäftsgang und Ertrag der Aktienunternehmungen wirkt auf den Kurs der Aktien, sondern auch die Hoffnungen, die Befürchtungen, welche man bezüglich einer Erhöhung oder Verminderung jenes Ertrages haben darf und muß. Neben diesen wirkt ebenso, wie auf den Kurs der Obligationen, auch auf den Kurs der Aktien der jeweilige Stand des Diskonto, die stärkere oder geringere Kapitalnachfrage.

Auf den Kurs der Effekten wirkt auch — freilich nur in geringem Grade — die verschiedene Größe der einzelnen Stücke. Papiere von gleicher Sicherheit und gleich hohem Zinsfuße haben einen ungleichen Preis je nach der Höhe der Summe, auf welche sie lauten; die kleinen Stücke sind verhältnismäßig teurer. Das hat seinen Grund darin, daß die Nachfrage nach kleinen Stücken etwas lebhafter ist, als die nach großen.

Außerdem müssen auf den Kurs auch noch manche andere Umstände wirken, welche für die größere oder geringere Bequemlichkeit des Zinsenbezugs, für die Verkäuflichkeit des Papiers von Einfluß sind. Wertpapiere z. B., welche wegen häufiger Verlosung heimzuzahlender Stücke mehr Aufmerksamkeit der Kapitalisten erfordern, können dies wohl an ihrem Kurse empfinden.

Die Kurse aller Wertpapiere sind so empfindlich, daß häufig kleine Kursänderungen die Ursache weiterer größerer werden. Wenn die Spekulanten die erste kleine Kursänderung nicht begreifen können, sich deshalb irgend eine geheime Ursache derselben einbilden und dadurch zu einer Veränderung des Angebotes oder der Nachfrage veranlaßt werden, so kann die kleine erste Kursänderung zur zweiten größeren führen.

Kursänderungen zeigen sich entweder plötzlich oder allmählich, schrittweise oder sprungweise, je nachdem die Ursache der Kursveränderung wächst und voranschreitet. Manche Kursänderungen gehen auch nicht aus äußeren Umständen, sondern aus dem Wesen der Wertpapiere selbst hervor.

Die soliden Papiere, welche nur mäßige Zinsen bringen, gehen bald an solide Kapitalisten (in feste Hände) über, um nicht so bald wieder an der Börse zu erscheinen. Die unsoliden Papiere dagegen, welche von den Spekulanten wegen ihres hohen Zinses oder wegen des Kursgewinnes gekauft wurden, erhalten wegen ihrer Unsolidität ihre Besitzer in fortwährender Unruhe. Sie erscheinen deswegen immer wieder von neuem angeboten an der Börse. Dadurch werden Angebot und Nachfrage dieser Papiere fortwährend bewegt, und ihr Kurs kann nie zur Ruhe kommen. Bei Obligationen von Staaten liegt die mangelnde Solidität zumeist in der Frage, ob die nächste Zinszahlung überhaupt vom Schuldner beschafft werden kann. Wenn vor jedem Zinstermin die Staatsgläubiger noch nicht wissen, ob die schuldnerische Regierung die zur Auszahlung kommenden Summen überhaupt beschaffen kann, wenn, wie es mit manchen Staatsobligationen der Fall ist, die Auszahlung fälliger Zinsen nur durch Aufnahme neuer Anleihen möglich gemacht werden kann, oder wenn Zinszahlung und Tilgung nicht pünktlich erfolgen oder gar zeitweise vollständig sistiert werden, dann müssen die betreffenden Papiere unsicher, von schwankendem Kurse und gerade deswegen Lieblingsgegenstände der Spekulation sein.

Der Kurs der verschiedenen Börsenpapiere wird bald mehr von der Konkurrenz der Rentner, bald mehr von jener der Spekulanten verändert. Die sicheren Wertpapiere werden zumeist von soliden Rentnern gekauft, die minder sicheren von Spekulanten.

In zweifelhaften Verhältnissen, wo die Wahrscheinlichkeit des Wertes eines Wertpapieres noch nicht ermittelt ist, werden die soliden Käufer der Wertpapiere den Spekulanten es überlassen müssen, den Kurs zu bestimmen. In ruhigen Zeiten ist die Macht der Spekulanten auf die unsoliden Papiere beschränkt, in unruhigen Zeiten dagegen dehnt sich ihre Macht auch auf die soliden Papiere aus.

Die bekanntesten Spekulationspapiere sind die sog. Franzosen (Aktien der Österr. Staatsbahn); die Lombarden (Aktien der Vereinigten Südösterreichischen rc. Eisenbahngesellschaft) und Kre=

ditaktien (Aktien der Österreichischen Kreditanstalt). Ausf. siehe unten.

VIII. **Der Wechselkurs.** Die Wechsel sind Zahlungsversprechen, in bestimmter Form ausgestellt und nach bestimmten Rechtsgrundsätzen behandelt. Als solche bilden sie ein Surrogat des Geldes und sind eine in enormen Wertbeträgen täglich gekaufte und verkaufte Art von Wertpapieren. Sie eignen sich hierzu besonders aus zwei Gründen. Einesteils dienen sie dem Erwerber zur sicheren Anlegung eines Kapitals auf kurze Zeit (so das Diskontogeschäft der Banken); anderenteils sind sie ein vorzügliches Mittel zu Zahlungen an auswärtige Plätze. Beim Wechselhandel sind hauptsächlich folgende Punkte bemerkenswert:

1. In Bezug auf die Ortsunterschiede, über welche hinweg der Wechsel Zahlungen vermitteln soll, unterscheidet man Platzwechsel, die am Platze selbst zahlbar sind; Rimessen, die auf andere inländische Plätze lauten und Wechsel auf das Ausland, sog. Devisen. Letztere sind das wichtigste Mittel zur Zahlung von einem Lande ins andere. Wollte man Zahlungen nach dem Auslande in barem Gelde leisten, so müßten die Kosten des Geldtransports, der Versicherung und des Zinsverlustes getragen werden. Diese Kosten werden durch die Wechselsendungen erspart; ebenso die Umwechselung der einheimischen Münzsorten in fremde.

2. Die Form der Wechselzahlung ist eine zweifache: die der Wechseleinlösung und die des Wechselkaufes. Hat z. B. ein Kaufmann in Deutschland Zahlungen an einen Kaufmann in England zu machen, so kann dies geschehen, indem der Deutsche den Engländer ermächtigt, auf ihn zu trassieren d. h. Wechsel auf ihn zu ziehen, welche er beim Vorkommen bezahlen wird. Oder so, daß der Deutsche Wechsel kauft, welche in England zahlbar sind, und sie seinem Gläubiger als Zahlung schickt (Form der Rimesse). Und ebenso hat auch der Gläubiger eine zweifache Möglichkeit, sich durch Wechsel bezahlt zu machen: entweder so, daß er Wechsel auf seinen Schuldner zieht und dieselben zu Geld macht, oder so, daß er sich vom Schuldner Wechsel schicken läßt, die in seinem Lande zahlbar sind, und ihren Wert einkassiert, bez. sie verkauft.

Außer diesen Formen der Wechselzahlung, wobei Gläubiger und Schuldner direkt verkehren, ist auch noch Zahlung durch Vermittlung Dritter (Kommissionstratte) möglich.

Je nachdem nun der Gläubiger oder der Schuldner die Wahl hat, die Zahlungsart zu bestimmen, wird er bald die eine bald die andere Art vorziehen, wie sie sich nach den gegebenen Umständen als vorteilhaft erweist.

3. Betrachtet man die Wechsel als Zahlungsinstrumente, so sind hauptsächlich folgende Eigenschaften an ihnen wichtig:

a) die Sicherheit des Wechsels, d. h. die Frage, ob der Wechsel auch wirklich pünktlich eingelöst werden wird. Die Sicherheit ist natürlich größer, wenn der Wechsel auf Bankhäuser ersten Ranges lautet. Ein Wechsel, der über große Entfernungen hinweg als Zahlungsmittel und als Gegenstand des Papierhandels verwendbar sein soll, muß möglichste Sicherheit der künftigen Zahlung bieten. Er muß daher im Notfalle durch Dokumente, die ihn begleiten (Ladescheine oder Versicherungspolicen) sicher gestellt werden. (Kommt häufig vor bei Wechseln, die von überseeischen Warenversendern auf London gezogen werden.) Mehrere Unterschriften tragen ebenfalls zur Sicherheit bei.

b) Die Verfallzeit oder Sicht. Die Verfallzeit der Devisen darf keine zu lange sein.

c) Die Orte, zwischen welchen der Wechsel Zahlung vermitteln soll. Da für solche Wechsel, die auf sehr große Entfernungen hin Zahlungen besorgen sollen, Häuser ersten Ranges notwendig sind, solche Häuser aber nur an großen Handelsplätzen sind, hat sich der Wechsel jedes Landes in gewissen Handelsplätzen konzentriert: Wechselplätze.

4. Der Handel mit ausländischen Wechseln wird unterschieden in Vermittlungshandel und Arbitrage. Hierüber ist zu bemerken:

Beim Vermittlungshandel halten die Bankhäuser, die sich damit beschäftigen, Vorräte von Wechseln, die im Auslande zahlbar sind und die sie von solchen kaufen, welche Forderungen nach auswärts haben. Wer eine Zahlung nach auswärts zu machen hat, kann sich bei den Bankhäusern die nötigen Devisen kaufen; oder das Bankhaus giebt ihm Wechsel ab, die es auf seine auswärtigen Kunden gezogen hat und die auf die erwünschten Beträge lauten, wofür er dann Wechsel, die in seinem Besitze sind, als Deckung einsendet. Derartige Vermittlung erleichtert den Verkehr ungemein, weil ohne sie der einzelne Kaufmann, der eine Zahlung nach auswärts leisten will, nur selten die nötigen Wechsel dazu ausfindig machen könnte. Wegen ihrer konzentrierten Wechselvorräte müssen namentlich die Hauptwechselplätze eine großartige internationale Vermittlerstellung einnehmen; vor allen London, welches mit allen Wechselplätzen der Welt in direkter Verbindung steht und die Zahlungsvermittlung für alle jene Plätze besorgt, die unter einander nicht in direkter Beziehung stehen.

Bei der Arbitrage dagegen handelt es sich nicht um eine von anderen begehrte Ausgleichung von Forderungen; sondern hier wird der Einkauf und Verkauf von Wechseln und anderen Zahlungsmitteln aus eigenem Antrieb als selbständiges Geschäft vorgenommen, um aus den Preisverschiedenheiten der Zahlungsmittel einen Gewinn zu ziehen. Durch dieses Geschäft erfolgt zugleich eine Ausgleichung jener Verschiedenheiten.

5. Durch Angebot von Wechseln und Nachfrage nach denselben müssen sie einen Preis bekommen: den Wechselkurs. Der Wechselkurs ist, genauer ausgedrückt, der Marktpreis eines gezogenen Wechsels oder aber auch der Marktpreis einer im Auslande befindlichen Geldsumme, in inländischem Gelde ausgedrückt. Er verkündet zugleich das Wertverhältnis zweier im Nominalwerte gleich großer Geldsummen, die sich an zwei verschiedenen Plätzen befinden. Der Stand des Wechselkurses kann ein

hoher, ein tiefer oder al pari sein. Der Wechselkurs steht al pari, wenn die für den Wechsel in inländischem Gelde bezahlte Summe gleich ist der durch den Wechsel im Auslande erhobenen Summe, wenn also der Tauschwert des Wechsels ein gleicher mit dem Nominalwerte ist. Ist der Tauschwert größer, so besteht ein hoher Wechselkurs, ist er kleiner, ein tiefer. Kann man z. B. im Platze A einen Wechsel von 1000 Mark in B zahlbar mit 1000 Mark kaufen, so steht der Kurs pari; muß man aber 1010 Mark dafür bezahlen, so steht er hoch, und wenn man nur 990 Mark dafür zu zahlen hat, niedrig. Das Kurspari besteht aber nicht in der Hingabe und dem Empfange einer gleich großen Quantität Edelmetalle, als vielmehr in der Hingabe und dem Empfange gleich großer Werte. Deswegen kann sich auch ein Kurspari bilden zwischen Ländern, von welchen das eine Silberwährung, das andere Goldwährung, oder das eine Metallwährung und das andere Papierwährung besitzt. Der Wechselkurs ist, wie erwähnt, ein Wertverhältnis zweier Geldsummen. Dieses Verhältnis kann in doppelter Weise verändert werden. Es kann entweder der Wert des ausländischen Geldes steigen oder sinken und der des inländischen gleichbleiben; oder es kann der Wert des inländischen Geldes steigen oder sinken und der des ausländischen gleichbleiben.

Die Technik der Börse notiert jedoch nicht beide Arten der Wertänderung im Kurszettel. Sie behandelt vielmehr die Kurse wie die Warenpreise und giebt an, wie viel eine unveränderliche Geldsumme an einem Ort (die sog. feste Valuta, die im Kurszettel nicht angegeben ist und die gewissermaßen die Ware vorstellt) in der Währung des anderen Ortes (veränderliche Valuta, den Kaufpreis repräsentierend) wert ist. Dabei ist je nach dem verschiedenen Brauche der Börse die feste Valuta diejenige des Inlandes oder die des Auslandes.

Die Umstände, welche auf die Höhe des Wechselkursus einwirken, sind:

a) Der Wert des Geldes (genauer ausgedrückt: das Wertverhältnis des inländischen und des ausländischen Geldes). Entsteht z. B. in England wegen starker Silberzahlungen, die nach Ostasien gemacht werden sollen, Nachfrage nach Silber, so steigt der Kurs des Silbers gegenüber dem Golde, und damit auch der Wechselkurs nach den anderen Plätzen, welche in Silber bezahlt zu werden pflegen.

b) Die Sicherheit der Wechsel. Wechsel von Häusern ersten Ranges, welche eine sehr sichere Einlösung versprechen, sind von besserer Qualität als solche von weniger bekannten und kreditfähigen Häusern. Letztere haben daher auch einen niedrigeren Kurs. Deswegen ist auch der Kurs von langen Wechseln, bei welchen der Wechselkäufer längere Zeit riskiert, daß seine Wechselschuldner insolvent werden könnten, niedriger als der von kurzen Wechseln. Namentlich ist das der Fall in Zeiten wirtschaftlicher Krisen.

c) Die Verfallzeit kommt bei der Bestimmung der Kurse auch noch in anderer Weise in Betracht. Wenn man nämlich für einen bald einlösbaren sog. kurzsichtigen Wechsel mehr bezahlen muß als für einen langsichtigen, so liegt der Grund darin, daß den Käufern der Diskont für längere Zeit bewilligt werden muß, da sie ja selbst wiederum ihren Gläubigern Zinsen bezahlen müssen. Es ist deswegen der Kurs der langsichtigen Wechsel niedriger als jener der Sichtwechsel. Eigentlich sollte der Kurs überhaupt nur von einer Art von Wechseln notiert werden; aber es sind in dieser Hinsicht an den verschiedenen Börsenplätzen auch verschiedene Bräuche geltend. Manche notieren nur Wechsel von kurzer Sicht, andere nur solche von langer, und wieder andere beide Arten zugleich.

d) Da die Käufer der langen Wechsel ihren die Wechsel empfangenden Gläubigern den Diskonto des fremden Platzes, wo die Gläubiger sich befinden, vergüten müssen, so wird der inländische Kurs solcher langsichtiger Wechsel durch die Höhe des ausländischen Diskonto bestimmt. Neben dem Diskonto der fremden Plätze wirkt aber auch die Höhe des Diskonto auf dem eigenen Platze mit auf den Wechselkurs.

e) Endlich wirken auf den Kurs der Wechsel auch noch allenfallsige Änderungen im Münzwesen; solche des Wertverhältnisses von Gold und Silber 2c.

Der Wechselkurs hat aber gewisse Grenzen, innerhalb deren seine Schwankungen bleiben müssen. Er kann nämlich höchstens um die Kosten der Barsendung nach außen das pari übersteigen, und nicht um mehr als die Kosten des Barbezuges aus dem Auslande unter das pari herabgehen. Die Grenzen der Schwankungen des Wechselkurses sind also gegeben durch die Kosten der Barsendungen.

7. Kapitel: Das Transportwesen.

I. **Aufgabe desselben.** Die allgemeine Aufgabe des Transportwesens ist Überwindung der Entfernungen von Personen, Gütern und Nachrichten.

Die Entfernungen, welche vom Transportverkehr zu bewältigen sind, haben die Tendenz, mit den Fortschritten der Zivilisation immer größere zu werden. Da man wegen der wachsenden Schnelligkeit des Verkehrs den Wechsel der Transportmittel möglichst zu vermeiden sucht, richtet man dieselben für immer längere Kurse. Letztere sind zugleich ökonomischer wegen der gleichmäßigen Ausnützung der Transportmittel und wegen der leichteren Vermeidung toter Lasten.

Die Verschiedenheit der Entfernungen ist von großem Einfluß auf die Gestaltung des ganzen Verkehrs. Je größer die Entfernungen, um so großartiger müssen auch — bei sonst gleichen Transportaufgaben — die Unternehmungen sein.

Die größeren Entfernungen bedingen einen größeren Zeitaufwand. Dem entsprechend ist auch der Spielraum des Zufalls und der Gefahren des Verkehrs ein größerer; damit gewinnt das Prinzip der Versicherung Bedeutung.

Die größeren Entfernungen bedingen aber auch

eine viel mannigfaltigere Berührung mit anderen Transportmitteln.

Während die allgemeine Aufgabe des Transportverkehrs in der Fortbewegung von Ort zu Ort liegt, treten noch eine Reihe von besonderen Anforderungen und Aufgaben an ihn heran, welche sich teilweise vereinigen lassen, teilweise aber so entgegengesetzter Natur sind, daß eine Vereinigung nicht möglich, sondern eine Bildung verschiedenartiger Transportwerkzeuge nötig wird.

Diese einzelnen Aufgaben und Erfordernisse sind: Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit, Wohlfeilheit.

A. Schnelligkeit des Transportverkehrs. Sie ist abgestuft nach der verschiedenen Schnelligkeit, mit welcher jene Ereignisse sich vollziehen, die über die Entfernungen hinweg erfahren, angeregt, geleitet oder verhindert werden sollen. Der Verkehr will immer schneller werden. Diese Schnelligkeit wird befördert:

1. Durch jeden Fortschritt der Produktion; denn durch jeden solchen Fortschritt wird die Gütermasse vermehrt, welche ihren Bedürfnissen zustrebt, die Aufgabe des Verkehrs gesteigert.

2. Durch jede Vervollkommnung der Technik des Transportwesens.

3. Durch jede Vervollkommnung der Tauschwerkzeuge und des Kredits.

4. Durch jede Ausbildung der Arbeitsteilung im Dienste des Verkehrs. Je mehr es gelingt, den verschiedenen Bedürfnissen des Verkehrs auch verschiedene, ihnen entsprechende Transportarten und Transportkräfte zur Verfügung zu stellen, um so schneller wird der Pulsschlag des Ganzen.

5. Durch die Zunahme der Volksdichtigkeit. Je zahlreicher die Bevölkerung, je dichter die Menschen neben einander wohnen, in desto kürzerer Zeit kann eins mit dem anderen verkehren. In einer großen Stadt erfahren 100000 Menschen schneller von irgend einem Ereignis, als auf dem Lande 1000.

6. Durch die zunehmende politische und rechtliche Sicherheit. In politisch ruhigen und zivilisierten Ländern braucht man bei weitem nicht jene zeit- und geldraubenden Maßregeln beim Verkehr zu ergreifen, wie in rohen und unzivilisierten Ländern.

B. Regelmäßigkeit des Transportverkehrs. Sie wird aus mannigfachen Gründen gefordert.

Zunächst fordert sie jener wirtschaftliche Grundsatz, nach welchem alle Unternehmungen, in die Kapitalien und Arbeitsthätigkeit verwendet worden sind, möglichst ununterbrochen arbeiten sollen, um die in sie gewendeten Opfer auch rasch wieder zu vergüten. Ein regelmäßig arbeitendes, also entweder zu bestimmten Fristen ankommendes und abgehendes oder gar jederzeit benützbares Transportwerkzeug regt durch diese Eigenschaften Vertrauen und Verkehrsbedürfnis des Publikums im höchsten Grade an. Man verläßt sich darauf, das Transportwerkzeug benützen zu können und richtet sein Wirtschafts- und Gesellschaftsleben darnach ein. Die Regelmäßigkeit trägt bei zur Schnelligkeit, zur Bequemlichkeit und zur Sicherheit. Gestört wird sie durch Hindernisse, welche entweder in der Technik des Verkehrs liegen (Eisenbahnunfälle, Seestürme, Wassermangel in Flüssen, Schneewehen auf Straßen rc.) oder politischer Art sind (Kriege, Militärtransporte, Revolutionen), oder aber im verkehrenden Publikum liegen, das in Zeiten lebhafter Produktion und lebhaften Absatzes Transportunternehmungen entstehen läßt, welche später keine hinreichende regelmäßige Thätigkeit finden.

Das nächste Erfordernis in dieser Richtung geht dahin, daß die Verkehrsmittel ihre Thätigkeit einander anpassen: daß Anschluß hergestellt werde. Pünktlicher Anschluß ist ein Haupterfordernis der Bequemlichkeit alles Transportes und tritt begreiflicherweise beim Personenverkehr in einem weit höheren Grade hervor, als beim Güterverkehr. Er hängt auch auf das Innigste mit dem Erfordernis der Schnelligkeit zusammen. Je intensiver die Lebensart der menschlichen Gesellschaft wird, um so mißbehaglicher ist jedem der durch Warten verursachte Zeitverlust.

Es ist erklärlich, wie sich bei allen Anschlüssen verschiedener Verkehrsmittel die Sitte ausbilden konnte, daß das langsamere Verkehrsmittel dem rascheren, die Seitenlinie der Hauptlinie dienstbar sein und warten, resp. früher eintreffen muß, um warten zu können. Das Gegenteil findet nur ausnahmsweise statt. So hat sich eine gewisse Rangordnung unter den Verkehrsmitteln ausgebildet. Die Post- und Personenzüge warten auf die Eilzüge, die Dampfboote auf die Ankunft der Eisenbahnzüge überhaupt, Omnibusse und Postwagen auf die Dampfboote und Bahnzüge.

C. Sicherheit des Transports. Die Ansprüche an Sicherheit sind verschieden nach der allgemeinen und individuellen Wertschätzung. Die Sicherheit des Verkehrs steht in natürlichem Zusammenhange mit den Entfernungen, welche derselbe zu bewältigen hat, mit der Naturbeschaffenheit der Verkehrswege, mit der technischen Vollendung der Verkehrswerkzeuge und mit dem Kulturzustande derjenigen Völker, über deren Gebiet sich der Verkehr bewegt. Da aber, selbst wenn diese Bedingungen günstig gestaltet sind, niemals absolute Sicherheit zu erzielen ist, hat das Bedürfnis des Publikums die verschiedenen Arten von Transportversicherung geschaffen, welche den die Sicherheit des Verkehrs störenden Zufall bekämpfen.

Die Entfernungen wirken auf die Sicherheit um so nachteiliger ein, je größer sie sind, weil mit den Entfernungen auch der Spielraum aller nachteiligen Zufälle wächst. Im Zusammenhange damit steht auch der Umstand, daß gerade bei großen Entfernungen das Bedürfnis gesteigerter Schnelligkeit hervortritt und mit ihm die Unzulänglichkeit der technischen Hilfsmittel und der sie bedienenden menschlichen Arbeitskraft.

D. Bequemlichkeit des Transports wird in immer höherem Grade gefordert; sie entspricht dem allgemeinen Streben nach Erleichterung des Lebens in allen Richtungen.

E. Wohlfeilheit des Transports ist geboten.

im Interesse aller jener Lebensbeziehungen, welche den Ortswechsel brauchen, ermöglicht durch die vervollkommnete Technik u. den steigenden Verkehr selbst.

II. **Gegenstände des Transportverkehrs.** A. Im allgemeinen. Gegenstände des Transports sind Personen, Güter und Gedanken. Diese verschiedenen Objekte fordern auch verschiedene Bedingungen des Transportes und gestalten demnach die Verkehrsmittel anders, je nachdem es Güter, Personen oder Gedanken sind, welche ein Transportmittel vorzugsweise beanspruchen. Die Unterschiede liegen hauptsächlich in folgendem:

1. Güter, Personen und Nachrichten begehren verschiedene Schnelligkeit. Für Personen wird ein schnellerer Transport verlangt, als für Güter; Nachrichten wollen schneller transportiert werden, als Personen. Dieses Verhältnis liegt in der Natur der Sache und fand auch immer in den Verkehrsmitteln seinen Ausdruck.

2. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den drei Arten von Gegenständen des Verkehrs liegt in deren Gewicht. Die Nachrichten sind an sich gewichtslos, abgesehen vom Gewicht der Emballage. Güter und Personen haben zwar beide Gewicht, aber während bei den Gütern das absolute wie das spezifische Gewicht eine unendliche Verschiedenheit zeigt, ist bei den Personen das spezifische Gewicht gleich, und auch die absolute Schwere tritt nicht in jedem einzelnen Falle als etwas Besonderes, erst zu Messendes hervor, sondern als eine Durchschnittsgröße, deren Verschiedenheit nur ausnahmsweise wirtschaftliche Berücksichtigung findet.

3. Ein weiterer großer Unterschied liegt im Werte. Die Nachrichten sind größtenteils ohne bestimmbaren ökonomischen Wert; Güter haben denselben in den verschiedensten Abstufungen; wogegen beim Menschen der ökonomische Wert des Lebens, so groß er auch sein mag, weit zurücktritt gegenüber dem unschätzbaren persönlichen Wertgehalt. Daher ergiebt sich ein großer Unterschied hinsichtlich der Sicherheit, welche die verschiedenen Transportobjekte verlangen.

4. Wenn auch die eigentliche Transportthätigkeit, die Überwindung der großen Strecken beim Personenverkehr eine Wirkung des Transportmittels ist, so unterscheidet sich doch der Personenverkehr vom Güter- und Nachrichtenverkehr vorteilhaft dadurch, daß immer ein sehr großer Teil der Transportthätigkeit von den Personen selbst vollbracht wird, namentlich jener, hinsichtlich dessen keine maschinenmäßige Gestaltung, kein Großbetrieb möglich ist. Güter müssen immer aufgepackt, sortiert, umgepackt, abgeladen werden &c.; von Anfang bis zu Ende fordern sie fortwährend aktives Eingreifen der Transportkräfte. Ähnliches ist bei den Nachrichten der Fall. Güter und Nachrichten wissen nicht, wohin sie wollen; aber der Mensch weiß es, und das erleichtert ungemein die Aufgabe des Personentransports. Wo irgend ein Wechsel der Transportmittel eintreten muß, ist der Personentransport im Vorteile gegenüber dem Nachrichten- und Gütertransport. Für letzteren namentlich ist der Wechsel der Transportmittel ein viel größeres ökonomisches Hindernis, als für den Personenverkehr.

B. Die Transportgüter insbesondere haben Eigenschaften, welche für die Transportfähigkeit und die Art des Transportes wichtig sind. Diese Eigenschaften sind: Wert, Gewicht, Dauerhaftigkeit, Form der Bestandteile, Festigkeit und andere physische Eigenschaften.

1. Der Wert ist insofern von Bedeutung für das Transportwesen, als jene Güter, deren Wert im weitesten Kreise gekannt und geschätzt ist, auch in der Regel die weitesten Transportfahrten durchmachen. Je höher der Wert eines Gutes ist, um so höhere Transportfähigkeit besitzt dasselbe. Jede große Verbesserung der Transportwerkzeuge kommt aber zu allermeist denjenigen Gütern zu gute, welche vorher am wenigsten transportfähig waren. So kommt es, daß z. B. Edelsteine, Edelmetalle, Prachtstoffe, kostbare Gewürze und dergl. auch bei sehr unvollkommenen Transportmitteln doch schon weite Reisen machen, während die wohlfeilsten Güter, wie z. B. Steinkohlen, Baumaterialien &c. erst bei vollkommeneren Transportmitteln in weiteren Kreisen transportfähig werden.

2. Die Form der Güter ist nicht gleichgiltig für den Transport. Dieselbe ist um so vorteilhafter, je mehr sie es ermöglicht, die Fahrzeuge ihrer Tragfähigkeit entsprechend möglichst vollständig zu beladen, je mehr sie zugleich das Geschäft des Auf- und Abladens erleichtert und je weniger sie die Transportmittel in ihrer Bewegung hindert oder gefährdet.

Bei jenen Gütern, welche zur Versendung emballiert zu werden pflegen, ist sowohl wegen ihrer Stabilität, als auch wegen der Leichtigkeit des Aufstapelns die rechteckige Form längst allgemein; die Form der Gebinde ist auch dem Fuhrwerke minder passend, als für die Bewegung durch Menschenhand über kurze Strecken.

3. Um das Gewicht der Güter in seiner Bedeutung zu würdigen, muß man das absolute Gewicht derjenigen Güter, die keine Zerstückelung ertragen, unterscheiden von dem Gewichte im Verhältnis zum Werte.

Das absolute Gewicht der Güter macht, wenn es eine gewisse Größe erreicht, die Güter überhaupt unfähig zu gewissen Arten des Transportes oder erhöht wenigstens die Schwierigkeit desselben sehr bedeutend. Wo der Transport stellenweise durch Lasttiere oder selbst auf dem Rücken von Menschen stattfindet, wie es z. B. bei den höchsten Gebirgspässen der Fall ist, wird dadurch das transportable Gewicht auf ein gewisses Minimum beschränkt. Aber auch auf Landstraßen und ihren Brücken können nur Lasten bis zu einem gewissen Gewichte transportiert werden, namentlich auf den schlechten Straßen kommerziell zurückgebliebener Länder und Gegenden. Ebenso sind die gewaltigsten, nicht mehr teilbaren Lasten wegen ihres Gewichtes manchmal auch von manchen Transporten ausgeschlossen.

Wichtiger ist das Gewicht der Güter, verglichen mit ihrem Werte. Güter, welche im Verhältnis

zu ihrem Werte geringes Gewicht und geringen Umfang haben, zirkulieren leichter, als solche, die ein großes Gewicht und großen Umfang bei geringem Werte haben. Mit jeder Verbesserung der Transportmittel und Wege werden zwar alle Güter transportfähiger, vorzüglich aber die schwersten. Die Einführung der Eisenbahnen hat auf die Zirkulationsfähigkeit der Steinkohlen einen ungleich größeren Einfluß genommen, als auf jenen der Edelmetalle, welche schon vorher ihren Weg um die Welt machten.

Man muß aber auch hier unterscheiden. Die schwerwichtigsten wohlfeilen Güter gewinnen durch die Verbesserung der Verkehrsmittel nur relativ, nicht absolut mehr, als die kostbaren, aber leichteren Güter. Eine Masse von Steinkohlen, welche 1 Pfd. Sterling repräsentiert, hat durch die Eisenbahnen mehr Zirkulationsfähigkeit gewonnen, als ein Goldstück im gleichen Werte; denn Kohlen wie Gold werden heutzutage auf den Eisenbahnen transportiert, während früher kein Mensch die Kohlen durch die Post transportieren ließ, wie es mit dem Golde geschah. Aber jedes einzelne Kilogramm Gold gewinnt doch durch die Eisenbahnen weit mehr an Zirkulationsfähigkeit als das Kilogramm Kohlen. Es ist demnach die Erhöhung der Zirkulationsfähigkeit wohl zu unterscheiden, je nachdem man die Güter nach dem Gewichte mißt oder nach dem Werte.

Der Wert der Güter nimmt aber noch in anderer Weise Einfluß auf die Zirkulationsfähigkeit der Güter. Güter von besonders hohem Werte können begreiflicherweise nur mit großen Vorsichtsmaßregeln versendet werden. Das erschwert die Zirkulationsfähigkeit auf der anderen Seite.

4. Die Dauerhaftigkeit von Gütern trägt sehr bedeutend zu deren Zirkulationsfähigkeit bei. Darum übertrifft an Zirkulationsfähigkeit z. B. der Wein die Traube, der Käse die Milch, der Fleischextrakt das Fleisch. Mit der Ausdehnung des Verkehrs wuchs auch die Länge der einzelnen Reisen und damit das Bestreben der Industrie, eine Reihe von Produkten widerstandsfähiger gegen die zerstörenden Einflüsse der Zeit zu machen und sie so eigens für den Verkehr vorzubereiten (konservierte Früchte und Gemüse, Fische u. s. f.). Auch die Herstellung von Emballagen verschiedener Art und den dazu gehörigen Stoffen hat nachgerade manchen Industriezweig ins Leben gerufen.

5. Die Festigkeit ist mit der Dauerhaftigkeit nicht zu verwechseln; sie ist jene Eigenschaft, welche den Gütern Widerstandsfähigkeit gegen Verletzungen durch momentane Angriffe, Stöße rc. verleiht. Da man selbst die zerbrechlichsten Güter so emballieren kann, daß sie nicht Schaden leiden, sind es lediglich die höheren Kosten dieser sorgfältigen Emballierung, welche die Zirkulationsfähigkeit der Güter von geringerer Festigkeit vermindern.

6. Außer diesen wichtigen Einflüssen auf die Zirkulationsfähigkeit der Güter sind aber noch andere zu beobachten. Manche Güter gefährden beim Transporte die Transportmittel, die übrigen Waren und das Transportpersonal (explosible Stoffe, Zündwaren, manche Chemikalien rc.) und erschweren deshalb den Transport.

Bei manchen anderen sind spezielle Eigentümlichkeiten zu berücksichtigen, so z. B. beim Transport von Tieren, welche einerseits häufig den Transport erleichtern durch ihre eigene bewegende Kraft, anderseits aber auch Beaufsichtigung, Schonung, Futter, Tränke rc. verlangen.

So liegen in den Eigenschaften der Transportgüter mannigfaltige Ursachen der verschiedenartigen Gestaltung des Transportwesens. Dazu kommen aber noch andere beachtenswerte Umstände: die Massenhaftigkeit und die Regelmäßigkeit des Bedarfs. Je massenhafter der Bedarf an Gütern einer gewissen Art, je regelmäßiger derselbe ist, um so besser eignen sie sich für den Verkehr, weil sie dann eine um so gründlichere und um so vollständigere Ausnützung der Transportmittel ermöglichen.

III. **Wirkungen des Transportwesens.** A. Auf die Produktion wirkt jede Vervollkommnung des Transportwesens befördernd durch Erleichterung des Bezugs von Roh- und Hilfsstoffen, von Arbeitsmitteln; durch Beschleunigung u. geringere Kosten des Absatzes, durch Mobilisierung der Arbeitskräfte.

B. Wirkungen auf die Güterpreise. Die Preisbildung der Güter im Wirtschaftsleben hängt auf das Innigste zusammen mit dem Transportwesen; sie beeinflußt dasselbe und wird wiederum von ihm beeinflußt.

Behaupten die Preise eines Gutes an verschiedenen Plätzen verschiedene Höhen, so suchen jene Plätze, wo die Güter teurer sind, dieselben von dort zu beziehen, wo sie billiger sind. So schafft die Preisdifferenz eine bestimmte Richtung des Transportbedürfnisses. Da aber kein Platz fortwährend alles, was er von anderen Plätzen bezieht, in Geld bezahlen kann, wird er suchen, seine Zufuhren durch Produkte seiner Arbeit zu bezahlen, und zwar durch solche, welche er besonders wohlfeil oder qualitativ vorzüglich produziert. Er wird sie nach jenen Plätzen senden, wo der Absatz am flottesten ist; so schafft die Differenz zwischen Produktionskosten und Absatzpreisen wieder neue Transportrichtungen. Wie im kleinen Wirtschaftsleben jeder Verkäufer an eine Reihe von Konsumenten verkauft und seine Ware von seinem Geschäftslokal aus die Tendenz hat, strahlenförmig auseinander zu wandern, während er diejenigen Gegenstände, deren er bedarf, auch wieder an verschiedenen Plätzen zusammenkauft: so findet sich dieser Vorgang, nur ins Massenhafte gesteigert, im Wirtschaftsleben ganzer Ortschaften, Bezirke, Länder und Völker wiederum.

Der Einfluß, welchen die Güterpreise auf das Transportwesen nehmen, ist um so großartiger und reicht um so weiter, je auffallender die Preisdifferenzen der Güter an den verschiedenen Plätzen sind.

Die Ursachen solcher geographischer Preisdifferenzen liegen zunächst in den geographisch verschiedenen Produktionskosten, welche ja auch der Grund der internationalen Arbeitsteilung sind. Dadurch, daß die Natur an den verschiedenen Punkten der Erde die Bedingungen der Güterproduktion in

sehr ungleicher Weise verteilt hat, ist der Hauptgrund der lokal verschiedenen Produktion und des Gütertransports gegeben. Aber auch die anderen Umstände, welche auf die Preise der Güter einwirken, die Brauchbarkeit der Güter, die Zahlungsfähigkeit der Käufer, der Wert des Geldes sind lokal ungemein verschieden. So gestalten sich fast an jedem Platze und für jede Ware des Welthandels die Verhältnisse von Angebot und Nachfrage anders, und es entwickelt sich daraus eine unendliche Mannigfaltigkeit von Beziehungen zwischen lokal getrennter Produktion und Konsumtion, welche durch den Transport vermittelt werden müssen.

Andererseits nimmt aber auch der Transport den entschiedensten Einfluß auf die Güterpreise. Durch die Transportkosten werden die Preise der transportierten Güter erhöht. Aber damit ist es noch nicht genug. Unter mehreren Transportwegen, auf welchen ein Gut nach seinem Konsumtionsplatze geschafft wird, ist, wenn auch die eigentlichen Transportkosten bei jedem dieser Wege gleich hoch stehen, doch häufig ein großer Unterschied. Bei gleich hohen Transportpreisen ist jene Transportgelegenheit die billigste, welche am schnellsten und am sichersten, jene die teuerste, welche am langsamsten und unregelmäßigsten transportiert. So wirken auf die Preise der Güter nicht allein die eigentlichen Transportkosten, sondern auch die Dauer, die Regelmäßigkeit, die Sicherheit des Transports. Wenn bei einer Transportgelegenheit häufig Beschädigungen erfolgen, so werden die Transportanten den durchschnittlichen Schaden, welchen sie dadurch erleiden, zu den Transport- resp. den Warenpreisen hinzurechnen müssen.

Haben sich für eine Gattung von Waren bestimmte Produktions- und Absatzpunkte gebildet, erfolgt der Transport regelmäßig und in Massen, so äußert er eine eigentümliche Wirkung. Die Transportwerkzeuge, welche nach einem Platze hin Waren gebracht haben, suchen stets nach einer ausreichenden Rückfracht. Sie haben die Tendenz, einen Warenzug zu provozieren oder zu befördern, entgegengesetzt derjenigen Richtung, der diese Transportwerkzeuge ihre erste Aufgabe verdanken.

C. Wirkungen auf den Güterumlauf. Er steht mit dem Transportwesen gleichfalls in Wechselbeziehung. Sie war Veranlassung, daß in der allgemeinen Anschauung Handel und Transportwesen häufig kaum unterschieden werden. Der Handel hat den größten Teil des Transportwesens nötig und wirtschaftlich möglich gemacht, ebenso wie umgekehrt die Fortschritte des Transportwesens erst die kolossale Entwicklung des modernen Welthandels ermöglichten. Das Prinzip der Arbeitsteilung hat dahin geführt, daß immer schärfere Teilung zwischen Handel und Transportwesen eingetreten ist. Der Kaufmann von heutzutage riskiert nicht mehr sein Leben wie Sindbad der Seefahrer, sondern überläßt das seinen Kapitänen und Matrosen; er schützt nicht mehr mit gewaffneter Faust seinen Frachtwagen gegen die Stegreifreiter und Schnapphähne der mittelalterlichen Landstraße, sondern dirigiert aus seinem Comptoir die Bewegung seiner Waren, die ihm von fernen Bahnzügen und Expeditionen besorgt wird. Es kann daraus dem modernen Welthandel kein Vorwurf gemacht werden; die ganze Erscheinung liegt in der Natur der Sache. Und eine Richtung zivilisatorischer Thätigkeit muß dem Handel heute noch zugeschrieben werden: das Streben nach der Verwirklichung internationaler Rechtsideen.

Der unmittelbare Kampf, den der Mensch wider die Unbilden einer feindseligen Natur und unzivilisierter Völkerstämme zu führen hat: der ist dem Transportwesen zugefallen.

D. Kreditwesen und Transportwesen hängen auf das innigste zusammen. Ohne Hilfe des Kredits wäre die heutige Ausdehnung des Transportwesens ebenso unmöglich als umgekehrt. Ja man kann behaupten, daß der Kredit für das Transportwesen noch notwendiger ist, als für den Handel.

Der Kredit fördert das Transportwesen unmittelbar, indem größere Transportunternehmungen auf Kredit entstehen. Der Staat baut seine Bahnen mit Hilfe seines Kredits; Privatbahnen entstehen mit Hilfe von Aktien und Prioritätsanlehen; die großen Telegraphenkabel sind auf dem Wege der Aktienunternehmung entstanden, ebenso wie die städtischen Pferdebahnen oder die Dampfschiffahrtskurse. Bis ins kleinste Detail des Transportwesens erstreckt sich diese Wirkung des Kredits; denn nur der Kredit, den der Frachtführer, der Schiffer, den die Boten und Transportunternehmer aller Art genießen, veranlaßt den Transportaufgeber, ihnen seine Sendungen anzuvertrauen. Es läßt sich nicht schildern, wie machtvoll der Kredit im ganzen Transportwesen wirkt. Wir würden keinem Kofferträger, keinem Dienstmann das Geringste anvertrauen, wenn sie nicht unseren Kredit besäßen. Überaus groß ist das Vertrauen, welches heutzutage das Publikum in die Beständigkeit, Redlichkeit und Solidität seiner großen Verkehrsunternehmungen setzt, und wir können unmöglich berechnen, wie furchtbar die Erschütterung unseres ganzen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Lebens sein müßte, wenn diese Macht plötzlich lahmgelegt würde. Es gehört mit zu den schönsten Zeugnissen für den Kulturfortschritt der zivilisierten Staaten, daß das Vertrauen in die Redlichkeit und Pflichterfüllung anderer so strenge feste Formen annehmen konnte, wie sie in der That vorhanden sind, und es ist ein deutliches Merkmal für den jeweiligen Stand der öffentlichen Moral, wenn Mißbräuche dieses Vertrauens vorkommen und wie dieselben von der öffentlichen Meinung beurteilt werden.

Am schönsten und menschenwürdigsten erweist sich der Kredit dort, wo es nicht bestimmte Personen sind, die ihn genießen, sondern wo die Personen, welchen Kredit gegeben wird, dem Kreditgeber völlig unbekannt sind. Auch diese Form des Kredits zeigt sich im Transportwesen nicht selten. Wenn in unentwickelten Wirtschaftszuständen Sendungen völlig unbekannten Personen auf Treu und Glauben anvertraut werden können, ist das immer ein glänzendes Zeugnis für die Gesinnung des Ortes, wo dies geschieht; wenn aber auch heutzu-

tage noch Fälle vorkommen, wo Sendungen rein dem Zufall und unbekannten Menschen anvertraut werden, spricht dies gewiß für die Solidarität der Interessen aller zivilisierten Menschen. Man denke an die Flaschen mit Nachrichten, welche von gefährdeten Fahrzeugen der See anvertraut werden, an die Luftballons mit Tausenden von Briefen aus belagerten Städten und dergleichen.

Anderseits fördert aber auch das Transportwesen den Kredit in der mannigfachsten Weise. Schon dadurch, daß das moderne Transportwesen dem Menschen rasche Bewegung über die größten Räume gestattet, macht es jedem einzelnen in viel höherem Grade als früher, möglich, zu prüfen, ob Zustände, Verhältnisse und Personen sein Vertrauen verdienen und in welchem Grade. Die außerordentliche Ausdehnung der Kenntnis von Zuständen und Personen, welche uns durch die modernen Transportmittel ermöglicht wird, ist ein Gut, dessen Wert geradezu unschätzbar wird. Wenn es heutzutage möglich ist, daß europäische Kapitalisten einen Vertrauensmann nach dem fernsten Westen der Vereinigten Staaten senden, um über die Eisenbahnwerte Bericht zu erstatten, in welche sie ihre Kapitalien gesteckt haben, so ist das gewiß ein merkwürdiges Beispiel der Wechselwirkung von Kredit und Transportwesen; und wenn man dieses Verfahren früher schon eingeschlagen und systematisch ausgebildet hätte, wären schwere Verluste erspart worden.

IV. **Die Transportmittel.** A. Im allgemeinen. Die Transportmittel lassen sich vom technischen und vom ökonomischen Standpunkte aus betrachten. Vom technischen und zugleich vom wirtschaftlichen Standpunkte aus kommen in Betracht: der Weg, die Fahrzeuge und die bewegenden Kräfte. Sie müssen übereinstimmen, um die vollkommenste Leistung zu erzielen. Je mehr sie aus einem Gusse sind, um so größer ist ihr technischer und wirtschaftlicher Effekt. Es kommt vor, daß diese drei Bestandteile des Transportwerkzeuges in ihren Fortschritten ungleichartig sind, daß Verbesserungen an einem derselben stattfinden, während die anderen zurückbleiben; in der Regel giebt die Verbesserung, welche an einem stattfindet, auch Anregung zur Vervollkommnung der anderen. Manchmal bedarf es der Anregung gar nicht, sondern die Verbesserung eines der Bestandteile liegt längst in der Luft und bedarf zu ihrer Durchführung bloß einer vorangegangenen Vervollkommnung der anderen Bestandteile. Diese Bestandteile der Transportbewegung werden teils durch unentgeltliche Leistungen der Natur, teils durch Aufwand an Kapitalien und Arbeitskräften hergestellt.

B. Die Verkehrswege. Die erste Grundbedingung alles Transportverkehrs ist der Weg. Er steht technisch und wirtschaftlich um so höher, je weniger bewegende Kräfte er in Anspruch nimmt und je weniger er das Fahrzeug abnützt. Er ist es auch zu allermeist, der von der Natur gegeben wird und von der geographischen Ländergestaltung abhängt. Eine Hauptbedingung eines brauchbaren Weges ist auch die möglichst gleichmäßige Beschaffenheit seiner ganzen Länge nach, so daß er durchgehends die Benützung der gleichen Fahrzeuge und Transportkräfte gestattet. Dies ist besonders bezüglich der Brücken zu beachten.

Alle dem Verkehr zur Disposition stehenden Wege zerfallen in zwei Hauptgruppen: Landwege und Wasserwege, von welchen jede ihre spezifischen Vorteile und Nachteile hat. Wo die Geschwindigkeit von hoher Bedeutung ist, stehen die Landwege voran; hinsichtlich der Wohlfeilheit und des Massentransports die Wasserwege. Einen eigentümlichen Übergang von den Wasserwegen zu den Landwegen bietet die Schnee- und Eisbahn. Sie hat mit den Wasserwegen die durch die Natur hergestellte glatte Wegfläche gemeinsam, mit den Landwegen mehr Ähnlichkeit hinsichtlich der erforderlichen Fahrzeuge und Bewegungskräfte.

Was insbesondere die Landwege betrifft, so ist bei denselben vorzugsweise folgendes zu beachten.

Die Vertikalgliederung der Erdoberfläche nötigt häufig die Wege zu Abweichungen von der horizontalen Linie, welche für den Verkehr um so hinderlicher sind, je größer die Höhenunterschiede der verschiedenen Punkte des Weges sind und auf je kürzeren Strecken diese Höhenunterschiede vorkommen, d. h. je länger und je steiler die Steigungen und Senkungen des Weges sind. Zahlreiche Windungen sind viel weniger hinderlich.

Auf die Gestaltung der Landwege wirkt nicht allein die vertikale Bodengestaltung, sondern auch die Detailbeschaffenheit des Terrains. Ob eine Fläche steinig oder sandig, fest oder locker ist, macht einen sehr großen Unterschied hinsichtlich ihrer Verkehrsfähigkeit. Die verschiedenen Bestandteile, aus welchen der Boden zusammengesetzt ist, liefern ja Grundlage und Material für den Weg. Ferner hängt die Qualität des Weges auch ab von der Bewässerung, die von vornherein über Ansiedlungsfähigkeit und Verkehrsfähigkeit eines Gebietes entscheidet. Mangel an Bewässerung nötigt den Verkehr zu Umwegen, Aufenthalten, Kosten 2c. In den afrikanischen und asiatischen Wüsten und Steppen nötigt die Rücksicht auf die vorhandenen Brunnen zu bestimmten Routen und Nachtlagern. Anderwärts bereitet der Überfluß an Gewässern dem Landverkehr Schwierigkeiten: Sümpfe, unüberbrückte Ströme, wo Furten aufgesucht oder Fähren benutzt werden müssen; Zerstörungen der Straßen durch Wasserläufe 2c. — Klima und Vegetation entscheiden gleichfalls nicht nur über die Bewohnbarkeit der Gebiete, sondern auch über die Qualität der Wege. Von der Vegetation hängt die Ernährung der Transporttiere, vielfach auch die Beschaffung des Wegmaterials ab; tropischer Überfluß an Vegetation erschwert die Übersichtlichkeit der Richtungen, den Bau und die Erhaltung der Wege (Panamabahn). Die Tierwelt ist insofern nicht gleichgültig, als sie im größten Teile des Landverkehrs die bewegenden Kräfte liefert, und oft die Wegsamkeit eines Gebietes trotz mannigfacher Hindernisse vom Vorhandensein einer brauchbaren bodenständigen Art von Transporttieren abhängt.

C. Die Fahrzeuge. Die meisten, doch nicht alle Verkehrsleistungen bedürfen eines Fahrzeugs. Dasselbe kann entbehrt werden bei einzelnen ganz ursprünglichen rohen und einfachen Verkehrsthätigkeiten, wie z. B. beim Transport von Lasten, welche durch Menschen oder Saumtiere getragen werden, bei Reisen zu Fuß oder auf Reittieren, bei der Holztrift; aber auch bei sehr vollkommenen Verkehrsmitteln, wie z. B. beim Telegraphenwesen. Der Übergang von dem Transport ohne alle Fahrzeuge zu den letzteren wird durch mannigfache Werkzeuge gebildet, von deren Vollkommenheit die Brauchbarkeit der Wege und der bewegenden Kräfte oft wesentlich bedingt wird.

Wo der Transportverkehr so weit vorgeschritten ist, daß er Fahrzeuge konstruiert, richtet sich die Gestaltung derselben nach der Art des Weges, nach den Transportgegenständen, nach den zu benützenden Transportkräften, nach der verlangten Schnelligkeit, Sicherheit, Massenhaftigkeit des Transports. Bei dieser Mannigfaltigkeit von Ansprüchen ist es sehr begreiflich, daß die verschiedenen Anforderungen, die an die Fahrzeuge gestellt werden, sich oft entgegengesetzt sind.

Die Arbeitsteilung beherrscht die Fahrzeuge so weit, daß an eine möglichst vielseitige Verwendbarkeit derselben immer weniger gedacht wird. Man strebt immer mehr, für jede Art von Wegen, für jede Art der Benützung besondere Fahrzeuge zu bauen. Dieses Bestreben zeigt sich bei den Landfahrzeugen wie bei den Schiffen. Festigkeit und Leichtigkeit stehen einander oft entgegen, Wohlfeilheit und Bequemlichkeit, Sicherheit und Schnelligkeit gleichfalls.

Eine Aufgabe von ganz besonderer wirtschaftlicher Bedeutung ist die gehörige Ausnützung. Die Fahrzeuge — seien sie nun Eisenbahnwaggons, Schiffe oder Frachtwagen — müssen möglichst beständig in Bewegung sein, damit das in ihnen liegende Kapital ausgenützt wird. Es muß die sog. tote Zeit vermieden werden; aber auch das tote Gewicht. Die Fahrzeuge dürfen nicht schwerer sein, als absolut nötig ist; jede einzelne Benützung muß eine möglichst vollständige sein. Diese Möglichkeit wächst mit der technischen Vervollkommnung.

D. Die bewegenden Kräfte. Dieselben sind teils physische, teils geistige Transportarbeit.

1. Die physischen Bewegungskräfte müssen nach der Beschaffenheit der Wege verschieden geartet sein. Die Qualität des Weges steht im geraden Gegensatz zur Menge der erforderlichen Transportkräfte. Zerlegt man den zu einem Transport erforderlichen Kraftaufwand in Einheiten, so erfordert eine gleiche Last zum Transport auf ungebahnten Wegen 250 Krafteinheiten, auf frisch beschotterten Straßen 125, auf gewöhnlichen Chausseen 80, auf gepflasterten Straßen für Trabfahren 70, für Schrittfahren 33, auf Straßen mit Eisenbohlen 23, auf guten Eisenbahnen 5—10, auf Kanälen nur eine Krafteinheit. Demnach ist der Transport auf Chausseen 80mal teurer, als jener auf Kanälen. Die Brauchbarkeit der bewegenden physischen Kräfte ist aber eine sehr verschiedene für die verschiedenen Bedürfnisse des Verkehrs.

Hinsichtlich der Vielseitigkeit ihrer Anwendbarkeit steht die menschliche Muskelkraft am höchsten; sie ist am wenigsten vom Fahrzeuge und vom Wege abhängig. Der Mensch allein kann Güter ohne anderweitige Vorrichtungen über Mauern, Treppen und Felsen transportieren. In dieser Hinsicht vollbringen die vielseitigsten Leistungen die Transportkräfte des Hausgesindes, der Dienstmänner, Schwärzer, Alpenführer, Landpostboten, Feuerwehrleute etc.

Das nächstfolgende hinsichtlich der Vielseitigkeit der Verwendung ist die tierische Muskelkraft bei Reittieren, Saumtieren und Zugvieh. Wo die Kultur in ihren Anfängen sich befindet, stehen überall diese Transportkräfte obenan. Sie lassen sich am leichtesten den verschiedenen Wegformen anpassen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeit der Transportleistung verdient bekanntlich die Elektrizität den Preis; zunächst steht der Luftdruck, dann die Dampfkraft; hinsichtlich der Lenksamkeit, der verschiedenen Abstufung an Kraftentwicklung und der Massenhaftigkeit stehen die Dampfkräfte voran; die Dampfschiffahrt über der Lokomotive.

Am wohlfeilsten aber sind die unbelebten Transportkräfte der Natur: der Wind für die Segelschiffahrt, thalabwärts strömende Flußwasser für Trift und Floßfahrt, Meeresströmungen; die Schwere von Landfahrzeugen auf schiefen Ebenen; Wasserräder beim Betriebe kurzer Seilbahnen und dergl.

2. Die geistige Transportarbeit fällt mit der physischen zusammen, wo der Mensch die letztere verrichtet. Selbständig erscheint sie schon, wo man sich tierischer oder elementarer Arbeitskräfte bedient. Am höchsten entwickelt ist sie im modernen Eisenbahn- und Postdienst.

Die Transportarbeit hat gegenüber anderen menschlichen Arbeitsleistungen manche charakterische Unterscheidungsmerkmale. Auf höheren Kulturstufen sehr weit in der Teilung vorgeschritten, fordert sie doch häufig wieder eine Kumulierung sehr verschiedenartiger Arbeitsleistungen in den Händen einer Person. Bald läßt sie einzelne getrennte Leistungen deutlich unterscheiden und gestattet dann für jede derselben den Lohn besonders auszumessen; bald lassen sich die einzelnen Leistungen nicht trennen, sondern erscheinen als ein fortgesetztes Ganzes, welches demnach auch einen Kollektivlohn beansprucht. Charakteristisch ist der Verkehrsarbeit auch die Notwendigkeit einer möglichst ununterbrochenen Thätigkeit, eines kontinuierlichen Dienstes und daher die Notwendigkeit gegenseitiger Ablösung durch mehrere in derselben Richtung thätige Personen.

V. **Ursprüngliche Transportmittel.** Wo die Kultur noch so wenig entwickelt ist, daß sie keine fahrbaren Straßen geschaffen hat, sieht sich der Verkehr genötigt, sich über die Erde hinzubewegen wie sie ist, mit all ihren Runzeln und Falten; er ist genötigt durch Flüsse zu schwimmen und über rauhen Fels zu klettern.

In zivilisierten Ländern erscheint der Verkehr auf ungebahnten Wegen nur noch ganz lokalisiert,

als Zubringer der Straßen, Eisenbahnen, Flüsse ꝛc. Da spinnt sich ein Netz von vollkommenen Verkehrswegen über die Länder hin; aber so dicht auch die Maschen dieses Netzes sind, hat doch diese Dichtigkeit eine gewisse Grenze. Denn die Oberfläche der bewohnten Erde gehört ja zum größten Teile der Produktion an; sie ist es, welche die Flächen in Anspruch nimmt; für den Verkehr bleiben naturgemäß nur Linien. Zwischen den einzelnen Linien, und wenn dieselben sich noch so nahe treten, liegen doch immer kleine Flächen ohne Wege, und über diese Flächen hin bewegt sich der allerkleinste Lokalverkehr. Der Landwirt, der mit seinem Wagen vom Dorfwege abbiegt in sein Ackerland, der Förster, welcher die gefällten Bäume nach dem nächsten Waldwege schleppen läßt, der Fischer, der seine Beute in einem Karren aus dem Boote über den Dünensand hinzieht, der Jäger, der das erlegte Wild über die pfadlose Felswand herabträgt: das sind einzelne Beispiele aus den zahllosen Transportleistungen, die auf ungebahnten Wegen stattfinden. Jede Rohproduktion ist mindestens für eine ganz kurze Strecke auf solche Transportleistungen angewiesen.

Je weiter man sich aber aus dem Herzen des hochzivilisierten Europa entfernt, um so länger werden diese weglosen Strecken; um so weiter die Transporte, die ununterbrochen mit den Hindernissen des Terrains, mit der Einsamkeit unbewohnter Gegenden und mit feindseligen Naturgewalten zu kämpfen haben. Da hat der Karawanenverkehr sein Gebiet.

Die Vereinigung von Reisenden zu Karawanen mußte zunächst da stattfinden, wo der Warenzug durch Gegenden führte, welche von räuberischen Stämmen bewohnt waren. In manchen Ländern hat sich der Karawanenhandel bis in die neueste Zeit erhalten. Der Handel hat in jenen Ländern nicht die reiche Auswahl von Straßen wie in den Kulturländern. In den Wüsten finden sich nur an einzelnen, weit von einander entfernten Punkten Ruheplätze mit Brunnen ꝛc. Wegen dieser spärlichen Weggelegenheit hat sich auch der Karawanenhandel Jahrtausende lang in seinen Richtungen und Veranstaltungen nur wenig verändert. Dabei war es natürlich, daß die wichtigeren Haltplätze des Karawanenhandels zu großen Märkten mit lebhafter Handelsbewegung werden mußten. Natürlich ist es auch, daß die nomadischen Hirtenvölker, durch deren Gebiet die Karawanen sich bewegen, das eigentliche Transportgeschäft besorgen, da sie die Lasttiere besitzen. Die mangelnde Sicherheit des Weges macht bei den Karawanen teils bewaffnetes Geleit, teils tributähnliche Zahlungen an die Häupter der anwohnenden Stämme notwendig. Die Transportmittel sind sehr verschieden. In manchen Gegenden ist man genötigt, den Menschen selbst als Lasttier zu benützen, z. B. im portugiesischen Südafrika, wo das Klima keine Lasttiere duldet. Das eigentliche Karawanentier ist das Kamel — von der Sahara bis an das chinesische Meer. Anderwärts sind Esel, Pferde, Ochsen, in Gebirgsländern Maultiere, in den höchsten Alpenlandschaften Schafe, Ziegen und Lamas als Lasttiere üblich; im hohen Norden der Hund und das Renntier.

Die Schwierigkeiten und großen Kosten des Karawanenhandels liegen teils in den Hindernissen des ungebahnten Weges, in den Zeitverlusten beim Wechsel der Transporttiere, beim Umpacken, Übernachten ꝛc.; teils in der verhältnismäßig sehr bedeutenden Menge an Nahrungsmitteln, Transportpersonal ꝛc., welche mitgeführt werden müssen, teils in dem Mangel an politischer und rechtlicher Sicherheit, welcher sich in allen Ländern des Karawanenhandels fühlbar macht, teils endlich in den Verlusten durch Betrug und Unterschleif aller Art, durch Zollbedrückungen und dergl.

VI. **Landstraßen.** Wo einmal die Zustände des Transportwesens so konsolidiert sind, daß man zum Baue ordentlicher Straßen vorgeschritten ist, hört in der Regel der Karawanenhandel auf.

A. Bedeutung. Die Landstraßen sind überall, selbst in jenen Ländern, welche mit dichten Eisenbahnnetzen überzogen sind, unentbehrliches Verkehrsmittel. Sie arbeiten den Verkehr aus dem Rohesten heraus, die feineren Transportmittel vollenden ihn erst. Auf ihnen vollzieht sich der Lokalverkehr; sie bringen überallhin, in alle Teile des Landes, verbinden jede Produktionsstätte mit den Mittelpunkten der Produktion und Konsumtion. Die Straße fängt an mit jedem fahrbaren Wege und steigert ihre Qualität bis zu den städtischen Kunststraßen. Bei den Straßen läßt sich unterscheiden:

1. Der Weg selbst. Er ist um so vollkommener, je glatter er ist, je weniger Steigungen und Gefälle er hat, je weniger er von der geraden Linie abweicht, je fester er ist. Ob diese Eigenschaften zu erreichen sind, hängt von mehreren Umständen ab.

Die Glätte der Straßen wird zunächst durch das Baumaterial bedingt. Gepflasterte Straßen sind leichter zu befahren, als chaussierte, am leichtesten Asphaltstraßen. In manchen Gegenden erschwert Mangel an Baumaterial die Herstellung guter Straßen; so überall, wo tiefe Sand- und Lehmschichten den Boden bedecken, wo der Grund sumpfig ist. Gebirgsgegenden, welche das Baumaterial in der Regel unmittelbar an der zu bauenden Straßenlinie finden, sind in dieser Hinsicht im Vorzug vor Tiefländern; dieser Vorzug machte es möglich, die prächtigen Kunststraßen über die Alpen so verhältnismäßig wohlfeil herzustellen.

Die gerade und ebene Linie hängt von der vertikalen Bodengliederung ab. Bei unebenem Terrain hat man die Wahl zwischen Steigungen, Krümmungen und Kunstbauten. Während der ältere Straßenbau sehr starke Steigungen nicht scheute, sucht man dieselben heutzutage durch Krümmungen und Kunstbauten zu umgehen. Wie weit man darin gekommen ist, zeigen namentlich die neueren und besseren Kunststraßen, welche in zahllosen Schlangenwindungen die Bergpässe hinanführen. In Deutschland nimmt man an, daß die Steigung der Straße nicht mehr als $^1/_{18}$ der Länge betragen darf, in Großbritannien 4 % Steigung oder circa 2 Grad Neigungswinkel.

Die Anlegungs- und Unterhaltungskosten richten sich nach den Preisen des Baumaterials und der anzukaufenden Grundstücke, nach der Zahl der Brücken und Viadukte, nach den orographischen Verhältnissen und den Arbeitslöhnen. Strecken in der Nähe großer Städte sind nicht allein wegen des höheren Preises der Grundstücke, sondern auch wegen der stärkeren Abnützung am teuersten. In Deutschland betragen die Anlagekosten durchschnittlich 60 000 Mark pro Meile, in Frankreich für die Lieue (etwa $^5/_8$ Meilen) bei Staatsstraßen 80 000 Frank, bei Departementsstraßen 50 000, bei Vizinalstraßen 30 000 Frank.

2. Die Straßenfahrzeuge sind teils nach ihrem Zwecke, teils nach der Qualität der Straßen verschieden; auch gewisse geographische Unterschiede sind bemerkbar. Aber immer ist die Wahl zwischen den den Straßenfahrzeugen keine sehr große. Der ökonomische Schwerpunkt liegt in der möglichsten Ersparung an Zugkraft.

3. Die bewegenden Kräfte sind außer dem Menschen selbst meistens Tiere, nach Güte und Leistungsfähigkeit lokal ungemein verschieden.

B. Bedingungen und Einrichtungen. Vor den neuesten Verbesserungen des Verkehrswesens war der Straßenbau die wichtigste Aufgabe, welche die Volkswirtschaftspflege hinsichtlich des Verkehrswesens hatte. Straßen von allgemeiner Verkehrsbedeutung kann nur die Staatsgewalt schaffen; Straßen von bloß lokaler Bedeutung bleiben Aufgabe der kleineren politischen Gemeinschaften.

1. Beim Straßenbau sind zu beachten: Die Trace, die technische Ausführung des Baues, das Zubehör (Gräben, Geländer 2c.), die Instandhaltung, die Methode der Arbeitsvergebung, die Aufbringung der Kosten (Wegfall der Straßenzölle).

2. Die Benützung der Straßen. In den Kulturländern dienen heute die Straßen nur noch dem Lokalverkehr, da der Landstraßentransport die Konkurrenz der Eisenbahnen nicht erträgt. Bei der spärlichen Benützung der abseits der größeren Städte befindlichen Straßenstrecken sind auch Unterhaltungskosten und Straßenpolizei erleichtert.

Wesentlich anderen Charakter als die Landstraßen haben die städtischen Straßen mit ihrem Verkehr. Bei letzteren handelt es sich nicht um lange Strecken, sondern um möglichst häufige, bequeme und schnelle Fahrten. Da der Schwerpunkt dabei im Passagierverkehr liegt, sind bei der Gestaltung des Straßenverkehrs nicht allein die Bedürfnisse der Fuhrwerke, sondern immer auch jene der Fußgänger gleichmäßig zu berücksichtigen. Den letzteren wird in den modernen Großstädten, teils durch den steigenden Komfort und die erhöhte Reinlichkeit der Bürgersteige und Straßenübergänge, teils durch die Erbauung glasgedeckter Passagen und Bazare, teils durch die Handhabung einer strengen Straßenpolizei gedient, durch strenge Scheidung der ausschließlich für Fußgänger bestimmten Wege 2c. Dem Fahrverkehr dienen eine Reihe von Einrichtungen wesentlich moderner Natur: Das Droschken- u. Fiakerwesen, dessen Mannigfaltigkeit, Schnelligkeit und Eleganz sich zumeist nach dem Reichtum der Städte und dem Umfang des geschäftlichen Lebens richtet; das städtische Omnibuswesen, ausgezeichnet durch seine Wohlfeilheit; die städtischen Straßenbahnen. Die wichtigsten Fragen bezüglich dieser Transportmittel sind weniger wirtschaftlicher, als technischer und polizeilicher Art.

VII. **Die Eisenbahnen.** A. Wirtschaftliche Eigentümlichkeiten. Die Eisenbahnen, der erstaunlichste Fortschritt des Jahrhunderts, sind keine Erfindung eines einzigen Kopfes oder eines einzigen Moments, sondern ein Fortschritt, der sich allmählich vollzogen hat. Die Völker der alten Welt kannten schon Steingeleise; ebenso das Mittelalter. In den Bergwerken waren schon frühzeitig Bahnen aus Holzbohlen im Gebrauch, welche später, damit sie sich nicht so rasch abnützten, mit Eisen benagelt wurden, freilich nur an manchen Stellen. Im Jahre 1767 wurden in England, bei sehr niedrigen Eisenpreisen, zuerst ganze Strecken solcher Geleise mit Eisenplatten belegt und an denselben nach und nach mannigfaltige Verbesserungen angebracht, bis sie ganz allmählich die Form der heutigen Schienen erhielten. Ebenso allmählich wurden die Wagen, namentlich deren Räder verbessert. Die Pferde als Zugtiere wurden zuerst durch stehende Dampfmaschinen ersetzt, welche an Ketten die Wagen zogen. Schon 1784 hatte J. Watt ein Patent für eine bewegliche Lokomotive genommen; dieselbe ward jedoch nicht ausgeführt; erst 1805 lief in England die erste Lokomotive. Dann folgten mannigfache Versuche, um die Reibung auf den Schienen zu vermehren, bis endlich 1814 der berühmte G. Stephenson auf den Kohlenbahnen bei Newcastle Maschinen mit glatten Rädern auf glatten Schienen laufen ließ. Damit war das Problem der Eisenbahn gelöst, und im Jahre 1825 verband die erste öffentliche Eisenbahn die Städte Stockton und Darlington. Seither hat sich mit enormer Schnelligkeit ein Netz von Eisenbahnen über die Welt gesponnen.

Durch die Erfindung und den Bau der Eisenbahnen wurden alle Bedingungen des Transportmittels gleichzeitig auf eine höhere Stufe gehoben: der Weg, die Fahrzeuge und die bewegenden Kräfte. Der Weg gewann an Festigkeit, Glätte, horizontaler und gerader Richtung; die Fahrzeuge wurden ungleich massiver und solider; sie gewannen an Raum wie an Tragfähigkeit; die bewegenden Kräfte wurden wohlfeiler, massenhafter, lenksamer, ausdauernder und schneller. Wenn man die Fortschritte dieser drei Teile des Transportmittels vergleicht, bemerkt man einen großen Unterschied. Die Verbesserungen am Wege wie an den Fahrzeugen sind bei weitem nicht so gründlich umgestaltend, wie jene der bewegenden Kraft. Der Unterschied zwischen den Steingeleisen, welche schon die alten Griechen und Römer bauten, zwischen den Balkenbahnen der alten deutschen Bergwerke und den modernen Schienengeleisen ist kein sehr überraschender. Der Grundgedanke war gegeben; es lag nur daran, ihn zu verbessern, und dazu bedurfte es bloß geduldiger Versuche und ruhig fortschreitenden Nachdenkens. Daß man eine Bahn, die früher aus Stein und Holz gewesen,

nun aus Eisen herstellt, ist an sich kein größerer Fortschritt, als darin lag, daß man die hölzernen Räder der Straßenwagen mit eisernen Reifen umlegte. Auch die Fortschritte, welche vom Straßenwagen zum Eisenbahnwaggon gemacht wurden, sind nicht so sehr überraschend. Wo einmal die Bahn glatter war, lag es nahe, die Fahrzeuge größer und damit auch solider zu bauen. Der wesentlichste Unterschied zwischen dem Straßenwagen und dem Eisenbahnwagen liegt im Spurkranze und dieser ist — so günstig für einen Zweck, doch auch wieder innig zusammenhängend mit dem größten Nachteile, den die Eisenbahnen überhaupt haben: mit der Beschränktheit ihrer Benützung.

Der größte Fortschritt, den die Eisenbahnen gegenüber den älteren Transportmitteln aufweisen, liegt in der Anwendung anderer Transportkräfte, in der maschinenmäßigen Gestaltung des Transports, wodurch derselbe zu einem Großbetrieb geworden ist.

Dieser zeichnet sich den älteren Transportmitteln gegenüber aus durch:

1. Die größere Schnelligkeit.
2. Die größere Wohlfeilheit, da außer der Schiffahrt kein Verkehrsmittel billiger transportiert.
3. Die Möglichkeit gleichzeitigen Transports großer Massen.
4. Die Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit.
5. Die genau bemessene Art der Benützung.
6. Die beschränkte Zahl der Haltpunkte.

B. Wirkungen der Eisenbahnen. Im allgemeinen sind die Folgen dieser Eigentümlichkeiten der Bahnen eine fast unbegrenzte Ersparnis an Zeit und Geld, eine fortwährende Überwindung räumlicher Schwierigkeiten durch den Menschen. Die Eisenbahnen machen im wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Leben Dinge möglich, die sonst ganz unmöglich gewesen wären; sie lassen neue Verhältnisse, neue Beziehungen aller Art entstehen.

Die persönliche Besorgung von Geschäften, die Aufsicht auf Arbeiten, die eigene Einsicht und Ankauf von Konsumtionsgegenständen in größeren Entfernungen wird erst durch die Bahnen ermöglicht.

Auch der Arbeiter kann seine Arbeit in einem weiteren Kreise ausbieten. Die Arbeitslöhne werden dadurch mehr und mehr ausgeglichen.

Ebenso werden auch, weil die Güter umlaufsfähiger werden, ihre Preise mehr und mehr ausgeglichen, und zwar zumeist die Preise jener Güter, welche erst durch die Bahnen umlaufsfähig geworden sind. Hochwichtig ist das namentlich hinsichtlich der Lebensmittelpreise.

Die Zahl der Reisenden steigert sich in riesenhaftem Maßstabe und mit ihr alle Vorteile des Reisens. Die entferntesten Länder und Völker treten dadurch in nähere Beziehungen. Es werden Verschiedenheiten in den Ansichten und Bestrebungen der Menschen ausgeglichen, wo vorher unausfüllbare Klüfte zu sein schienen. Die Eisenbahnen nivellieren nicht nur den Boden, auf dem sie laufen, sondern auch die Geister, die sie tragen.

Die großen Städte, in welchen Millionen sich zusammendrängen zu rastlosem Leben, sind erst durch die Eisenbahnen möglich geworden. Denn nur durch die Bahnen werden ihnen die täglichen Lebensmittel in ausreichender Menge zugeführt. Bier und Wein, Vieh, Fleisch, Fische und Wildpret sind eigentlich erst durch die Bahnen transportabel geworden.

Dadurch verschwindet zwar vielfach die Wohlfeilheit der Nahrungsmittel, aber auch Teuerung und Hungersnot sind erschwert oder unmöglich gemacht.

Das Betriebskapital für manche Unternehmungen braucht jetzt viel kleiner zu sein, als ehedem, weil die Bahnen leichtere Beschaffung des Rohmaterials und leichteren Absatz der Produkte ermöglichen.

Aber auch die geistigen Interessen haben gewonnen. Kongresse, Reisen, der Verkehr mit Zeitungen und Büchern sind ins weiteste getrieben.

Und nun rechne man dazu noch den kolossalen Wert der ersparten Zeit! Wenn alle anderen Vorteile der Bahnen sich berechnen ließen: dieser eine bliebe unberechenbar.

Außerdem dienen die Eisenbahnen, sofern man zum Vergnügen reist, wirklich als Luxusgegenstand. Ehedem konnte man ja gar nicht zu seinem Vergnügen reisen; man wurde bloß gerädert!

Bei alledem sind die Bahnen nicht frei von gewissen unvorteilhaften Wirkungen.

Jedenfalls verleihen sie den Teilen des Landes, welche sie durchziehen, einen ganz anderen Charakter, als die übrigen Teile haben. Die von den Bahnen entfernten Gegenden haben nicht nur keinen Vorteil von den Bahnen, sondern verlieren sogar positiv. Der große Verkehr braust an ihnen vorbei. Kapital und Bevölkerung, Leben und Verkehr zieht sich an die Bahn, teilweise gewiß auf Kosten anderer Landesteile. Das ist namentlich da sehr empfindlich, wo eine alte Handelsstraße verödet.

Selbst manche unmittelbar an der Bahn gelegene Orte, kleinere Städte, verlieren durch die Bahn. Alles zieht sich nach den größeren Städten. So hatten die Dörfer und Städtchen der Brennerbahn früher fast ihr ganzes Einkommen von dem durchziehenden Fuhrwerk. Das hat jetzt aufgehört. Die großen Ställe stehen verödet, wo sonst hunderte von Fuhrwerken durchzogen und Unterkommen suchten.

Allerdings bilden sich dafür an einzelnen Punkten der Bahnen neue Verkehrsknoten. So gleicht der jeweilige Endpunkt großer Bahnbauten einer wandernden beweglichen Stadt.

In Gegenden, wo bisher die Lebensmittel wohlfeil waren und durch die Bahnen teurer geworden sind, weil sie weiter transportiert werden können, wird diese Verteuerung jedenfalls als ein empfindlicher Nachteil von denjenigen empfunden, welche die Preise ihrer Produktion nicht steigern können.

Es hat auch die leichte Beweglichkeit großer Massen für die Bevölkerung jedenfalls nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile. Die vielfache Berührung der Bevölkerung bringt nicht nur geistige und sittliche Vorzüge, sondern auch Laster in Verkehr. Die Staatsverwaltung wird auf einer Seite erleichtert, auf der andern durch das Hinzutreten eines so umfangreichen Verwaltungsgegenstandes erschwert.

Durch die Eisenbahnen ist es möglich geworden, im Kriege große Truppensendungen rasch von einem Orte zum anderen zu bewerkstelligen. Aber davon kann nicht nur das eigene Land, sondern auch der Feind Gebrauch machen. Die Kriegführung ist jedenfalls eine ganz andere geworden.

C. Entstehung der Eisenbahnnetze. In der Geschichte des Eisenbahnwesens sieht man zuerst einzelne Linien und aus der Vereinigung dieser allmählich ganze Netze entstehen, welche sich über die Länder ausbreiten, mehr und mehr verdichten, an einzelnen Stellen größere, an anderen kleinere Lücken zeigen. Jeder einzelne Faden dieses Netzes verdankt seine Entstehung einem bestimmten Verkehrsbedürfnis. Aber dieses Verkehrsbedürfnis wird in der Regel nicht von einem einzelnen gefühlt und ausgesprochen. Ob das Verkehrsbedürfnis, wenn es vorhanden und stark genug ist, auf einer Linie eine Bahn entstehen zu lassen, auch wirklich diesen Erfolg hat, hängt noch davon ab, welche Organe das Verkehrsbedürfnis in den verschiedenen Ländern und Gegenden findet; wie rasch es aufgefaßt und verstanden, mit welchem Nachdruck es im Wirtschaftsleben betont und berücksichtigt wird. Je allgemeiner in einer Gegend das vorhandene Verkehrsbedürfnis verstanden wird, je mehr Harmonie und Zusammenwirken der kommerziellen Bevölkerung eigen ist: um so rascher wird ein gegebenes Bedürfnis auch seine Mittel und Werkzeuge durchzuführen im stande sein. Zersplitterung der wirkenden Kräfte, Isolierung, Mangel an Gemeinsinn, widerstreitende Kirchturminteressen, ja selbst andere Interessen, welche ungehörigerweise in das Wirtschaftsleben hereingetragen werden, können an einem Orte jene wirtschaftlichen Thaten, zu welchen gemeinsames Handeln nötig ist, leicht verhindern, während sie anderwärts, wo das kommerzielle Bedürfnis vielleicht nicht so stark ist, nicht im Wege stehen und daher rasch jene Mittel und Werkzeuge entstehen lassen. Schließlich muß freilich das Verkehrsbedürfnis immer den Sieg über Zersplitterung und Parteilichkeit davontragen, und wenn sich die Bevölkerung, welche zunächst interessiert ist, nicht zu gemeinsamem Handeln aufraffen kann, wird ein solches von auswärts importiert; aber die Zeitfrage ist doch gerade bei den Transportunternehmungen von hoher Bedeutung.

Was nun das Bedürfnis nach Transportmitteln betrifft, so ist dasselbe dort am größten, wo die meisten und schwersten Lasten mit größter Schnelligkeit transportiert werden sollen.

Es lag auf der Hand, daß man allezeit einer großen Zahl von Transportaufgaben durch möglichste Vervielfachung der Transportmittel entgegenzukommen suchte; dem Bedürfnis nach schnellem Transport durch schnell eilende Transportkräfte und den großen Lasten durch verbesserte Wege.

Zur Verbesserung des Weges drängt zu allermeist das Gewicht der Transportlast, und die schwersten Verkehrsobjekte haben zur Verbesserung der Wege am meisten beigetragen. Schon vor Jahrtausenden hatten die Ägypter Balkenbahnen, auf welchen die mächtigen Quader zum Bau der Pyramiden beigebracht wurden. Diese Balkenbahnen waren ein größerer technischer Fortschritt gegenüber dem vorhergegangenen Zustande, als ihnen gegenüber die modernen Schienengeleise sind. Diesen gingen auch noch die Steinstraßen der alten Griechen und Römer mit eingearbeiteten Geleisen voraus, sowie die alten Holzbahnen der deutschen und englischen Bergwerke.

So entstehen denn Eisenbahnen zuerst da, wo es sich um den Transport von schweren Lasten handelt, von Baumaterial, Erzen und anderen Bergwerksprodukten. Und da ist man insofern nicht wählerisch, als man, wo die Mittel und die Beschäftigung für Lokomotivbahnen fehlen, zu Pferdebahnen greift, ja im Notfalle die Wagen selbst durch ihr Eigengewicht und durch Menschenkräfte in Bewegung setzen läßt. Alle ersten Bahnen, die in der Geschichte des Eisenbahnwesens auftreten, finden sich bei großen Bauten oder als sog. Bergwerksbahnen, die vom Produktionsplatze bis zum nächsten Konsumtions- oder Verladungsplatze führen. In England dienten die ersten Pferdebahnen, wie die ersten Lokomotivbahnen (in den Grubengeleisen von Newcastle) dem Betrieb der Steinkohlengruben; in Deutschland war das gleiche der Fall; denn da hatten die Kohlengefilde an der Ruhr und Saar schon im Jahr 1826 über 8 Meilen Eisenbahnen. So war es in Österreich, wo die alte Gmunden-Linz-Budweiser Pferdebahn vorzugsweise für den Salztransport gebaut wurde; so in Frankreich mit der Bahn von St. Etienne nach Andrezieux.

Eine Bahnlinie kann den Zweck haben, nahegelegene Städte, welche ohnedies schon lebhaften Verkehr haben, zu verbinden. Hierbei ist es teils Personen-, teils Güterverkehr, dem sie dienen soll. Da solche Städte schon vor der Erbauung der ersten Eisenbahnen Straßen zwischen einander spannten, auf welchen ununterbrochen Post- und Frachtwagen, Privatfuhrwerke und Fußgänger, Botschaften und Waren sich hin- und herbewegten, gab dieser Verkehr Anhaltspunkte genug für die zu erwartende Frequenz künftiger Bahnen. Es ist auch leicht begreiflich, daß in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens vorzugsweise solche Strecken bedacht wurden. Wer die Straßenzüge von Liverpool nach Manchester in England, von Leipzig nach Dresden, Nürnberg nach Fürth, Berlin nach Potsdam, oder jene von Paris nach seinen Nachbarstädten gesehen hatte, manchmal bedeckt mit ununterbrochenen Reihen von Frachtwagen: dem mußte wohl klar werden, wo das neue Verkehrsmittel zunächst ergiebige Thätigkeit finden würde.

In jener ersten Zeit des Eisenbahnwesens besaß man begreiflicherweise noch nicht jenen Scharfblick, welcher, das Naheliegende verachtend, kühn die fernstliegenden und großartigsten Ziele ins Auge faßt. Man spannte die Bahnlinien zunächst von Stadt zu Stadt und dann von dem Mittelpunkte des einen Landes zur Hauptstadt des Nachbarlandes; aber auch wieder mit mannigfachen Krümmungen

und Umwegen, um die zwischenliegenden mittleren und kleineren Städtchen zu berücksichtigen. Dann galt es auch, schiffbare Flüsse, Kanäle untereinander oder bis zum Meere, oder mit bestehenden Eisenbahnlinien zu verbinden. So bildeten sich allenthalben die Anfänge von Eisenbahnnetzen. Dieselben zeigten vielfach Lücken, welche ausgefüllt werden mußten.

Endlich wurde man aber aufmerksam auf die großen Weltverkehrslinien, welche ohne Rücksicht auf die Nachbarschaft mittlerer und selbst größerer Städte möglichst gerade über weite Strecken sich dehnen.

D. Arten der Eisenbahnen. Es giebt gewisse geographische Einflüsse, welchen aller Verkehr und auch der Eisenbahnverkehr unterworfen ist. Diese geographischen Einflüsse sind auch die volkswirtschaftlichen, und diese sind es, welche die technischen Unterschiede der Bahnen veranlassen. Man wird daher, wenn es sich um eine Einteilung der Eisenbahnen handelt, auf die geographischen und volkswirtschaftlichen Unterschiede zurückgehen müssen.

I. Eine solche Einteilung der Eisenbahnen könnte sich auf die verschiedene Ausdehnung des Verkehrs stützen, welchem sie dienen soll. Dieser Verkehr bewegt sich entweder über längere oder kürzere Strecken, und danach unterscheidet man durchgehende und Lokalbahnen.

Es läßt sich aber keine ganz bestimmte Unterscheidung zwischen durchgehendem und lokalem Verkehr festhalten. Wo hört der durchgehende Verkehr auf und wo fängt der Lokalverkehr an? Etwa bei einer Ausdehnung der Linie von 25, 50 oder 100 Meilen? Das läßt sich nicht bestimmt angeben. Man hat nur folgenden Maßstab. Der Begriff der Großstaaten und Großstädte ist ein ziemlich feststehender, und wir nennen Hauptbahnen oder Bahnen für den durchgehenden Verkehr jene, welche einen Großstaat durchziehen, indem sie seinen kommerziellen Mittelpunkt berühren, oder welche vom Mittelpunkte eines Großstaates zu dem eines benachbarten Großstaates laufen.

II. Eine solche Einteilung kann sich aber auch auf die Intensität des Verkehrs stützen, die in verschiedenen Abstufungen zumeist von der Volksdichtigkeit abhängt, vom Volksreichtum, von der Entwicklung der Industrie. Dann hätte man zu unterscheiden:

1. Bahnen mit intensivem und
2. Bahnen mit schwachem Verkehr.

Kein Ort der Erde ist absolut dem anderen gleich; keine Linie des Weltverkehrs irgend einer anderen. Im Grunde genommen giebt es daher so viele Arten von Eisenbahnen, als es einzelne Linien giebt. Wenn man daher an eine Einteilung der Eisenbahnen denkt, so kann sie nur relativen Wert haben.

Immerhin läßt sich ein Unterschied machen, je nachdem die Bahnen in solchen Gegenden laufen, wo der Verkehr schon hoch entwickelt, die Produktion energisch, die Bevölkerung dicht ist, oder in solchen, wo die Bevölkerung noch eine dünne, die Produktion erst in den Anfängen der Entwicklung begriffen, das Kapital selten, die Städte wenig zahlreich sind. Diese beiden Extreme von Verkehrsbedingungen finden sich bei den Bahnen Englands, Frankreichs, Belgiens und Deutschlands einerseits, bei denen Rußlands, der Türkei und des westlichen Teiles Nordamerikas anderseits.

III. Betrachtet man das Verhältnis mehrerer Bahnen zu einander, so ergiebt sich der Unterschied von Hauptbahnen, Zweigbahnen und Verbindungsbahnen. Jede Zweigbahn und jede Verbindungsbahn ist eine Lokalbahn, aber nicht umgekehrt. Die Hauptbahnen charakterisieren sich dadurch, daß sie gewissermaßen einen größeren Verkehrsstrom darstellen, in welchen kleinere Verkehrsflüsse, die Zweigbahnen, einmünden. Eine Zweigbahn kann für eine noch kleinere Zweigbahn wieder zur Hauptbahn werden. Verbindungsbahnen sind solche Zweigbahnen, die nicht in eine Sackgasse auslaufen, sondern erbaut werden, um mehrere schon bestehende Bahnsysteme zu verbinden. So namentlich in Städten die kurzen Bahnen, welche die verschiedenen Bahnhöfe miteinander verbinden.

Es ist aber auch möglich, daß mehrere Bahnlinien in einem feindseligen Verhältnis zu einander stehen. Dies ist dann der Fall, wenn sie mit einander konkurrieren. Eine Konkurrenz ist vorhanden, sobald zwei geographisch verschiedene Punkte durch mehr als eine Bahnlinie in Verbindung gesetzt sind. So natürlich es auch ist, daß mehrere Konkurrenzlinien sich in den Verkehr teilen müssen, den sonst bloß eine Linie besorgen würde, und daß daher die wirtschaftliche Bedeutung jeder einzelnen eine verhältnismäßig geringere ist: so wird es doch im Laufe der Eisenbahngeschichte unmöglich, Konkurrenzen zu vermeiden.

Sowie in einem Lande statt einiger weniger Linien ein ganzes Netz von Bahnen entstanden war, ergaben sich die Konkurrenzen von selbst. Wohin wir auf der Eisenbahnkarte blicken, finden wir sie. Die Konkurrenz ist natürlich um so auffälliger, je mehr die konkurrierenden Bahnen parallelen Linien sich nähern, je geringer die Differenz zwischen ihrer Länge. Diese Konkurrenz verschärft sich immerwährend mit der Ausdehnung der Eisenbahnnetze.

VIII. **Die Flußschiffahrt.** Obgleich in der Gegenwart die Flußschiffahrt durch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes sehr in den Hintergrund gedrängt ist, bleibt doch ihre Berechtigung im Gesamtmechanismus des Transportwesens eine dauernde.

Der Seeschiffahrt gegenüber besitzt sie jedenfalls die Vorzüge, daß die Kapitalanlage und das Risiko geringer sind und daß sie in weit kürzeren Zwischenräumen bewohnte Verkehrspunkte berührt, als jene. Dagegen hat die Seeschiffahrt den Vorzug der großartigeren Leistung, der freieren Bewegung nach allen Richtungen. Die Flußschiffahrt hat im allgemeinen die Tendenz, größere Verkehrsmassen aus dem Inneren der Kontinente meerwärts zu fördern, während die Seeschiffahrt ihre Verkehrsarbeit auf gleicher Meereshöhe vollbringt. Jene Eigentümlichkeit der Flußschiffahrt ist bisher wenig beachtet worden. Da der Transport zu Thal wohlfeiler, ja oft der einzig mögliche ist, tragen die Flüsse immer eine viel größere Menge wirtschaftlichen

Lebens und Wertes thalab, als bergan. Die Differenzen zwischen dem, was thalab, und dem, was bergan geht, welche ununterbrochen den Reichtum der höheren Teile der Erdveste nach der Tiefe trägt, müßte zu einer allmählichen Verarmung der ersteren zu Gunsten der letzteren führen, wenn kein Äquivalent dafür bergan getragen würde.

Ein solches Äquivalent ist aber vorhanden. Denn die Hauptmasse der auf den Flüssen thalabwärts gehenden Güter sind Holz, Baumaterialien, Kohlen und andere Bergwerksprodukte, also Rohstoffe, deren Wert ihrem Gewicht gegenüber gering ist, während aus den Tiefländern und von den Meeresküsten nach den Hochländern und Gebirgen die minder gewichtigen, aber wertvolleren Industrieprodukte und Kolonialwaren ihren Weg teils zu Lande, teils zu Wasser nehmen. So findet eine Ausgleichung statt zwar nicht der Masse, aber dem Werte nach. Es sind nicht allein wirtschaftliche Werte, die solchergestalt durch die Flüsse zum Austausch kommen, auch die Kultur, die Anschauungen und Sitten der Bevölkerung wandern die Flußthäler entlang.

Die Flüsse sind auch geeignet, den Verkehr zu Lande zu wecken und anzuregen. Schon der erste Blick auf eine Landkarte zeigt, wie ungemein häufig Landstraßen und Eisenbahnen mit Flußläufen konkurrieren. In zivilisierten Ländern ist kaum ein schiffbarer Fluß oder Kanal zu finden, der nicht zur parallelen Nachbarschaft eine Bahn hätte, welche die wichtigsten an ihm gelegenen Städte verbindet. Die Ursachen, weshalb die binnenländischen Wasserstraßen so gern Eisenbahnlinien an sich ziehen, liegen nahe.

Einmal sind die Wasserstraßen die älteren Verkehrswege; sie sind es, welche schon Städte und Handelsplätze geschaffen haben, die dann wieder das Bedürfnis nach Eisenbahnverbindungen in sich erzeugen. So wachsen die Bahnen an den Wasserstraßen hin, weil sie da entsprechende Verkehrsströmungen vorfinden.

Sodann bieten aber auch häufig die Flußthäler das günstigste Terrain zur Tracierung der Bahnlinien und reduzieren die Baukosten auf ein Minimum.

Endlich war es in der Zeit der ersten Eisenbahnen öfter der Fall, daß Bahntransport und Flußschiffahrt abwechselnd benützt wurden und späterhin zur Ausfüllung jener Lücken, welche im Bahnsysteme vorhanden waren, überhaupt nur die Flußthäler verwendet werden konnten.

Die Flußfahrzeuge sind geographisch ungemein verschieden. Ihre Gestalt und Bauart richtet sich nach dem Gefäll des Flusses, nach seiner Tiefe, nach seiner Meeresnähe, nach den etwa vorhandenen Bänken rc. Alles dieses fordert bald leichtere und kleinere, bald festere und größere Fahrzeuge. In der Regel werden die auf den Flüssen üblichen Fahrzeuge nach der Mündung zu immer größer und vollkommener. Auf dem unteren Laufe verkehren häufig Seeschiffe.

Gestalt und Bauart der Schiffe richten sich aber auch nach dem vorhandenen Baumaterial. So baut man an der Westküste Südamerikas Flöße (Balsa) aus leichtem, schwammigem Holz, mit Schlingpflanzen zusammengebunden; auf dem Tigris und auf dem Euphrat Kellegs (Killack): aufgeblasene, mit Zweigen aneinander befestigte Schläuche. Auf dem Euphrat auch Korbgeflechte, mit Erdpech überzogen; in Nubien Flöße aus aufgeblasenen Ziegenhäuten; in Sibirien „Schitiken" aus Renntierfellen u. s. f. Endlich richten sich Gestalt und Bauart der Fahrzeuge auch nach dem Verkehrszwecke (Personentransport — Gütertransport in Schiffen — Flöße — Trift).

Als bewegender Kräfte bedient man sich nur für die einfachsten Transportarten des thalab fließenden Wassers oder menschlicher Kräfte (Rudern und Fortstoßen mittels Stangen); bei fortgeschrittenem Verkehr wendet man für die Bergfahrt Tiere an, welche auf Leinpfaden (Treppelwegen) die Schiffe ziehen, ferner die Segel und endlich die Dampfkraft. Diese wird in dreifacher Weise verwendet: auf den die Transportobjekte tragenden Dampfern selbst, im gewöhnlichen Schleppdienste oder bei der Kettenschiffahrt, wobei sich der Dampfer an einer im Flusse liegenden und über sein Deck laufenden Kette vorwärts windet.

Bedeutende Fortschritte der Flußschiffahrt haben — wenigstens in Europa — seit der Einführung der Dampfschiffe nicht stattgefunden. Vielfach, namentlich in Deutschland, wird sogar Klage geführt über die starke Erschwerung der Schiffahrt durch die zunehmende Versandung der Flüsse, welche wohl zum Teile der zunehmenden Verringerung der Wälder zugeschrieben werden darf.

IX. **Kanalschiffahrt.** Vor der Erbauung der Eisenbahnen haben sich die volkswirtschaftlich rührigen Länder eifrig mit dem Bau von Kanälen beschäftigt, um ihre natürlichen Wasserwege durch künstliche zu erweitern und zu vervollständigen. Seit der Erbauung der Eisenbahnen ist der Kanalbau bedeutend in den Hintergrund getreten. Die Kanäle müssen sich immer mehr, ebenso wie die Flüsse, auf den Massentransport von Rohprodukten beschränken. Doch kann auch die Wasserverbindung oft benützt werden als wichtiges Verbindungsglied und Schlußkette großer Eisenbahnlinien und Eisenbahnnetze.

Hauptbedingungen der Rentabilität eines Kanalunternehmens sind:

I. Möglichst große Ausdehnung der Wasserstraße für ununterbrochene Fahrt.

II. Beträchtliche Breite und Tiefe der Kanäle, welche auch Seeschiffen den Zugang möglich macht.

III. Größe der Handelsplätze an der Linie und an deren Endpunkten.

IV. Volksdichtigkeit des durchzogenen Landes.

Wo diese Bedingungen gegeben sind, da zeigen die Kanäle alle Vorteile, welche die Wasserstraßen vor den Landwegen voraus haben. Auf den Kanälen können die Transporte nicht allein weit billiger sein, als auf den Bahnen; es können auch in derselben Zeit viel größere Transportmassen bewegt werden, als auf den Bahnen, wo nicht ein Zug sofort dem andern folgen kann. Vorausgesetzt ist aber dabei, daß ein Kanal nicht zu viele Schleusen

hat, und die Passage durch dieselben nicht zu viel Zeit in Anspruch nimmt.

Bei Kanälen können noch besser als bei Strömen beide Ufer ihrer ganzen Länge nach als Ein- und Ausladeplätze dienen und so dem Lokalverkehr aufs beste dienen. Bei Flüssen dagegen ist das Landen größerer Fahrzeuge keineswegs überall möglich.

Der Kanaltransport steht dagegen im Nachteile gegenüber dem Flußtransport, weil die Schiffer das Anlagekapital verzinsen und Vergütungen für Benutzung der Schleusen zahlen müssen.

Der Umstand, daß Kanäle nur über die niedrigsten Wasserscheiden gehen können, hat ihre allgemeine Verbreitung vielfach beschränkt. Dazu kommt, daß die Möglichkeit einer regelmäßigen Speisung mit dem nötigen Wasser keineswegs überall gegeben ist, sowie daß der Durchgang durch die oft zahlreichen Schleusen oder die Bewegung der Schiffe von einem Wasserspiegel zum andern mittels Seilwegen viel Zeit in Anspruch nehmen. Alle diese Schwierigkeiten, sowie die sehr beträchtlichen Baukosten lassen die Kanäle in der Regel als einer vergangenen Verkehrsepoche angehörend erscheinen.

Die Konkurrenz der Eisenbahnen und die Erfordernisse des Handels machen stets größere und regelmäßiger erhaltene Wassertiefen für die Schiffahrt nötig, wenn sie jene Konkurrenz bestehen soll. Trotz ihrer höheren Kosten haben die Kanäle in dieser Hinsicht Vorzüge vor vielen Flüssen. Nur bei solchen Flüssen, welche schwaches Gefälle und gleichmäßige Wasserstände haben, ist eine Verbesserung rentierlicher, als die Neuherstellung von Kanälen gleicher Leistungsfähigkeit.

Wenn Kanäle von verschiedener Wassertiefe sich anschließen, können die Schiffe nur von der geringsten Tiefe Gebrauch machen. Kommen Schiffe aus einem tieferen Kanal in einen solchen, welcher ihrem Tiefgange nicht mehr genug Wasser bietet, so müssen sie zu Lichterschiffen Zuflucht nehmen oder einen Teil ihrer Ladung zurücklassen. Kommen sie aus einem seichten Kanal in einen tieferen, so müßten sie, um vollständig ausgenützt zu werden, ihre Ladung vermehren. Alle diese Manipulationen sind im geschäftlichen Betrieb unmöglich oder viel zu kostspielig. Daher ist es dringend notwendig, daß alle Kanäle eines zusammenhängenden Netzes möglichst gleiche Tiefe haben. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn an jenen Punkten, wo die ungleich tiefen Kanäle sich treffen, solche Verkehrsknotenpunkte sind, die den Charakter der Transportrichtungen und der Lasten vollständig ändern.

Die bewegenden Kräfte auf den Kanälen sind verschieden. Auf französischen Kanälen werden sehr häufig noch Menschen zum Ziehen der Schiffe verwendet. Der Staat kann gegen eine solche entwürdigende und unökonomische Verwendung der menschlichen Arbeitskraft nichts thun, als da, wo etwa diese Verwendung in ungenügenden Treppelwegen ihren Grund hat, Wege herstellen, welche auch für Zugtiere gangbar sind.

Außerdem sind Zugpferde die gewöhnliche Triebkraft der Kanalboote. Die Idee, dieselben durch Lokomotiven zu ersetzen, hat keine praktischen Erfolge erzielt. Für die Anwendung von Segeln bietet der Kanal zu wenig Raum, während der Anwendung von Dampfbooten auch mancherlei Hindernisse entgegenstehen, namentlich die Beschädigung der Kanalwände durch den lebhaften Wellenschlag.

Die bedeutendsten Kanalsysteme besitzen in Europa die Niederlande, Belgien, Rußland, England und Frankreich. In Deutschland ist ein — geographisch gewiß hochwichtig scheinender — Kanal, der Ludwigskanal zur Verbindung von Donau und Rhein, fast gänzlich unfruchtbar geblieben. Von außereuropäischen Ländern haben namentlich die östlichen Teile der Vereinigten Staaten ein großartiges Kanalnetz; ferner China.

Wesentlich anderer Natur als die Binnenkanäle sind die Kanäle, welche für die Seeschiffahrt berechnet sind. Unter ihnen nimmt der berühmte Suezkanal eine ganz hervorragende Stellung ein. Keine unter den großen kommerziellen Unternehmungen der Neuzeit trat mit so viel Glanz und Lärm ins Leben, als dieser Kanal; keine beanspruchte so hohe internationale Bedeutung. Es haben sich zwar von den Einwänden, die ihm vor seiner Erbauung entgegengestellt wurden, manche als berechtigt gezeigt. Die Versandungen wegen der in jenen Teilen des Mittelmeers herrschenden Westwinde; die Notwendigkeit steter kostspieliger Nacharbeiten; die Unbrauchbarkeit und Gefährlichkeit des roten Meeres für die Segelschiffahrt: das waren die voraussichtlichen Schwierigkeiten des Unternehmens. Die Zahl der den Kanal passierenden Schiffe vermehrte sich aber doch rasch; nur die glänzenden Hoffnungen, welche man in Frankreich auf den Kanal gesetzt hatte, erwiesen sich als Täuschung. Man hatte geglaubt, Marseille werde den Durchgangsverkehr von Europa nach Süd- und Ostasien an sich ziehen. Aber die französischen Schiffe spielen eine bescheidene Rolle im Suezkanalverkehr. Überdies ist die Zahl der französischen Schiffe in Abnahme, während der Kanal doch zumeist mit französischem Gelde erbaut wurde. Durch Ankauf einer großen Zahl Aktien hat in neuerer Zeit England neben seiner kommerziellen auch noch eine finanzielle Überlegenheit bezüglich dieses Kanals errungen.

X. **Die Seeschiffahrt.** Die See vor allem zeigt die eigentümlichen Merkmale der Wasserstraßen gegenüber den Landstraßen. Sie konzentriert die Vorzüge und Nachteile der ersteren.

Da für den Wassertransport der Weg schon in brauchbarem Zustande durch die Natur geliefert ist, können seine Fahrzeuge roher und einfacher sein; sie brauchen nicht so kompliziert zu sein, wie jene des Landes. Und da keine so großen bewegenden Kräfte erforderlich sind, ist es begreiflich, daß der Wassertransport im ganzen eine frühere Entwicklung nehmen mußte, als der Landtransport. Daher auch die frühere wirtschaftliche Entwicklung der Meeresküsten und Stromufer.

Fortschritte in der Schiffahrt geschehen absolut noch immer; relativ bleiben sie hinter jenen des Landverkehrs zurück, weil der Einfluß, welchen der

Mensch auf den Weg nehmen kann, bei der Schifffahrt, namentlich bei der ozeanischen, sich auf ein Minimum reduziert. Da kann keine Umgestaltung des Weges vorgenommen werden, wie beim Landverkehr, sondern der Fortschritt wird bloß durch das Studium des Meeres und seiner Eigentümlichkeiten getragen (Seekarten), sowie durch Einrichtungen an den Küsten (Lootsenwesen, Leuchtfeuer, Tonnen, Rettungsanstalten und dergl.).

Der eigentliche Fortschritt bleibt also auf die Verbesserungen der Fahrzeuge und der bewegenden Kräfte beschränkt. Hinsichtlich der Fahrzeuge ist der Fortschritt relativ bedeutender, als beim Landtransport; hinsichtlich der bewegenden Kräfte ist er letzterem annähernd gleich.

Die kommerzielle Bedeutung der einzelnen Meeresteile und transozeanischen Linien hängt zunächst von der volkswirtschaftlichen Wichtigkeit der Gestadeländer ab. Diese sind in erster Reihe entscheidend.

In zweiter Reihe kommen aber eine Unzahl von Fragen in Betracht: die Regelmäßigkeit, die Richtung und Intensität der Luftströmungen; die Tiefe der Meere; die lokalen Verschiedenheiten in der Bewegung der Gewässer.

Hierzu kommt aber noch die große Mannigfaltigkeit der Küstengestaltung.

Die Fahrzeuge der heutigen Seeschiffahrt weisen große Mannigfaltigkeit von Formen auf. Die Beschaffenheit des Transportgegenstandes; der Charakter der zu durchfahrenden Meere und der Landungsplätze; die vielhundertjährige Gewohnheit und Übung haben den Fahrzeugen diese Mannigfaltigkeit verliehen.

Der größte prinzipielle Unterschied aber liegt in der bewegenden Kraft: der Unterschied von Segelschiffahrt und Dampfschiffahrt.

Gegenwärtig wird ungefähr $^1/_3$ des Seetransportes durch Segelschiffe, $^2/_3$ durch Dampfer besorgt.

8. Kapitel: Der Handel.

I. **Wesen.** Der Übergang der Waren von einer Hand in die andere, der „Güterumlauf“, ist für die Volkswirtschaft, was der Weg der Nahrungsmittel durch Mund und Magen in das Blut des Menschen. Ohne Güterumlauf wäre keine Arbeitsteilung möglich. Die verschiedene Natur und Entwicklung einzelner Menschen und ganzer Völker, die verschiedene Zivilisation, die geographischen Verschiedenheiten der einzelnen Wohnplätze des Menschen: das macht den Güterumlauf notwendig und erhält ihn lebendig.

Man unterscheidet vermittelnden und definitiven Umlauf. Letzterer bringt die Ware an den Konsumenten, ersterer an eine Mittelsperson, welche die Ware nicht konsumiert, sondern weiter begiebt.

Der Güterumlauf kann durch den Konsumenten besorgt werden, indem sich dieser seinen Bedarf an Ware beim Produzenten holt oder bestellt; oder durch den Produzenten, indem derselbe sein Produkt dem Konsumenten zuführt; oder durch den Kaufmann als Mittelsperson.

Je mannigfaltiger und wechselnder der Umlauf, je weiter der Weg für die umlaufende Ware, um so mehr Mittelspersonen erfordert er. Der Konsument, der einmal seinen Bedarf so gesteigert hat, daß er eine ganze Reihe von Gütern von anderwärts her bezieht, ist nicht mehr im stande, für jedes einzelne derselben zu beurteilen, wo und von wem er es am besten und am billigsten erhält; diese Beurteilung muß ihm durch Personen abgenommen werden, welche sich dieselbe zum Lebensberufe gemacht haben. Und der Produzent kann nicht mehr die Zeit, deren er zu seiner produktiven Thätigkeit bedarf, damit vergeuden, jedem Konsumenten im kleinen seinen Bedarf abzuwägen und zuzumessen; er kann auch sehr häufig nicht mehr untersuchen, nach welchen Plätzen er seine Ware senden muß, um sie zu den besten Preisen anzubringen. Auch ihm muß die Umlaufsthätigkeit durch den Kaufmann abgenommen werden.

So gestaltet sich mit Notwendigkeit die Vermittlung des Güterumlaufes zu einem besonderen Erwerbszweige, dem Handel. Es treten zwischen die Produzenten und Konsumenten eine oder mehrere Mittelspersonen, welche den Umtausch und die Ortsveränderung der Güter vermitteln. Dies ist die Aufgabe des Handels. Der Handel ist diejenige Erwerbsthätigkeit, welche Waren bloß zu dem Zwecke kauft, um sie ohne wesentliche Veränderung wieder zu verkaufen. In dieser Funktion ist der Handel das letzte Glied in der Kette der produktiven Thätigkeiten. Er bringt zwar keine stoffliche Veränderung der Dinge mehr hervor, wohl aber eine Besitzveränderung und eine Ortsveränderung, und dadurch befördert er die Produktion. Man hat oft behauptet, der Handel sei unproduktiv, aber es lohnt kaum der Mühe, diese Behauptung zu widerlegen. In jeder produktiven Thätigkeit finden sich auch Handelsthätigkeiten, und es fällt niemanden ein, dieselben als nicht zur Arbeit des Produzenten gehörig anzusehen. Werden sie aus der Thätigkeit des Produzenten ausgeschieden und zu selbständigen Gewerben gemacht, so verlieren sie deswegen nichts von ihrem Einflusse auf die Werterzeugung und Werterhöhung. Der Handel bringt zwar nur die Güter aus einer Hand in die andere, aber dadurch, daß er sie dorthin bringt, wo sie am notwendigsten sind, dadurch, daß er dem Produzenten und dem Konsumenten fortwährend Zeit und Mühe erspart, bewirkt er mittelbar eine fortwährende Entstehung und unmittelbar eine Vergrößerung von Werten. Die Produktivität liegt nicht in der stofflichen Veränderung der Güter, sondern sie liegt in der Vergrößerung der Werte.

II. **Der internationale Handel** (Aus- und Einfuhr-, sowie Transithandel) hat seinen Grund in der verschiedenen Produktionsfähigkeit ganzer Länder; er findet seine Vorbilder und sein wesentliches Werkzeug im inländischen Handel.

Die Wirkungen des Aus- und Einfuhrhandels sind nur in weiterer Ausdehnung dieselben, welche auch die Arbeitsteilung und die durch dieselbe nötig gewordene Wiedervereinigung innerhalb

einer Volkswirtschaft herbeiführt. Der Aus- und Einfuhrhandel ermöglicht eben die internationale Teilung der Arbeit. Er macht es möglich, daß jede Volkswirtschaft diejenigen Produkte erzeuge, welche sie unter den günstigsten Verhältnissen hervorbringt und auf andere Produktionen verzichtet, bezüglich welcher andere Völker sich in günstigeren Umständen befinden. Die Ursachen, aus welchen solche Veranlassungen zu verschiedenen Produktionen hervorgehen, sind teils in der verschiedenen Natur der Länder, teils auch in der ungleichen Entwicklung gelegen, welche die Faktoren der Produktion in den verschiedenen Ländern geschichtlich genommen haben; teils aber auch in manchen zufälligen Erzeugnissen, welche auf die Produktion und Konsumtion einwirken. Sobald ein Land seine Produkte in irgend einem Gebiete steigert, muß dies natürlich auf seine Ausfuhr und Einfuhr Einfluß haben. Entweder wird hinsichtlich der betreffenden Waren eine bisherige Einfuhr vermindert oder eine bisherige Ausfuhr vermehrt. Verschiebungen der Produktionsvorteile und damit der Produktion selbst sowie des Aus- und Einfuhrhandels können immer wieder vorkommen.

Die Bedeutung des Aus- und Einfuhrhandels läßt sich beurteilen, wenn man die beiden Richtungen des Handelszuges, in welche derselbe zerfällt, und die Produkte, mit welchen sie sich beschäftigen, näher betrachtet.

1. Die Ausfuhr bewirkt, daß die inländische Volkswirtschaft sich vorzugsweise auf die Erzeugung jener Produkte werfen kann, welche sie mit besonders günstigen Umständen, besonders gut oder besonders wohlfeil produzieren kann. So ist es möglich, daß die nationalen Wirtschaftsgrundlagen die für sie vorteilhafteste Anwendung erhalten.

2. Die Einfuhr dagegen verschafft der inländischen Konsumtion diejenigen Produkte, welche im Inlande entweder gar nicht oder nur mit größerem Kostenaufwand oder nur in geringerer Qualität erzeugt werden können. Sie vermehrt demnach die Konsumtion, und das ist wieder Grund genug, um wegen der Möglichkeit einer gesteigerten Konsumtion auch eine gesteigerte Produktion zu veranlassen.

Der Vorteil, welchen eine Nation vom Aus- und Einfuhrhandel empfängt, drückt sich aus teils in dem Reingewinn der Kaufleute, welche sich mit dieser Art des Handels beschäftigen, teils auch in der Ersparnis der Konsumenten, welche, bei gleicher Ausgabe, entweder mehr oder bessere Produkte aus dem Auslande beziehen können.

Die Vorteile aber, welche die Völker von der Ein- und Ausfuhr haben, sind gegenseitig; jedem am Aus- und Einfuhrhandel teilnehmenden Volke geht ein Gewinn zu, welcher allerdings nicht auf beiden Seiten gleich groß sein muß.

Der Unterschied von Aktiv- und Passivhandel, welcher sich bei der Betrachtung des Aus- und Einfuhrhandels ergiebt, liegt in der größeren oder geringeren Energie begründet, mit welcher die Völker an diesem Handel teilnehmen. Wenn eine Nation ihre Aus- und Einfuhr mit eigenen Kapitalien und Transportwerkzeugen betreibt, wenn sie auch das Risiko des Aus- und Einfuhrhandels selbst auf sich nimmt, so ist dies eine aktive Teilnahme an diesen Handelsgeschäften. Passivhandel dagegen treiben diejenigen Völker, welche sich von Fremden ihre Produkte abnehmen und ihre Einfuhr herbeibringen lassen. Der Passivhandel braucht kein größeres Kapital und bringt kein größeres Risiko als der Binnenhandel; er ist für solche Länder passend, in welchen die Kapitalien besser in der Produktion als in den Handelsgeschäften arbeiten. Dagegen haben jene Völker, welche im Passivhandel exportieren, keine hinreichende Garantie für dauernden Absatz ihrer Produkte. Es existieren heutzutage nur wenig Völker, welche in dem auswärtigen Handel vollständig passiv wären, wie etwa die Chinesen.

Die Bezahlung der Einfuhr, welche ein Volk von einem anderen bezieht, kann stattfinden:

1. Durch Ausfuhr von Geld. Auf die Dauer ist das allerdings nicht möglich. Wenn ein Volk fortwährend alles dasjenige, was es von anderen bezieht, lediglich durch bares Geld bezahlen wollte, so müßten ja schließlich die Geldvorräte zu Ende gehen. Schon früher würde das Geld fortwährend teurer werden und das Resultat wäre, daß die Kaufleute unter allen Umständen suchen würden, nach irgend einer Richtung des Welthandels hin Waren absetzen und Geld dafür hereinbringen zu können. Würde die inländische Produktion Waren zur Ausfuhr noch nicht liefern können, so würde sie in denjenigen Zweigen, in welchen sie am leichtesten leistungsfähig werden könnte, durch diese zunehmende Teuerung des Geldes geweckt werden. Das Rückstreben des Geldes in ein Land, welches zur Bezahlung seiner Einfuhr bedeutende Geldvorräte hinausgesendet hat, würde allerdings zugleich mit dem vorhergegangenen Ausströmen bedeutende Änderungen in dem Einkommen der verschiedenen Volksklassen verursachen. Sehr bedeutende plötzliche Änderungen der Art sind indessen kaum zu befürchten. Denn ein Land, welches überhaupt Geld besitzt, hat dasselbe nur durch eine vorangegangene Produktion erworben, und es müßte daher, wenn eine Wareneinfuhr, die früher mit Warenausfuhr bezahlt wurde, nunmehr mit barem Gelde bezahlt werden soll, eine plötzliche und starke Verminderung der Produktion im Inlande vorangegangen sein. Ein Land, welches überhaupt keine Produktion besitzt und gar keine Waren exportieren kann, um seine Einfuhr mit denselben zu bezahlen, kann auch unmöglich Geld besitzen, um mit demselben die Einfuhr zu bezahlen. Das Geld dient also nur vorübergehend zur Bezahlung von eingeführten Waren; schließlich wird immer eine Ausgleichung in anderen Werten eintreten müssen. Die eingeführten und ausgeführten Geldmengen werden in der Regel einander gleich sein.

Ausnahmen von dieser Regel finden allerdings statt. So werden namentlich diejenigen Länder, welche bedeutende Edelmetallminen besitzen, Jahr für Jahr denjenigen Teil ihrer Metallproduktion, der nicht im Inlande gebraucht wird, ausführen

können. In diesem Falle wird aber das erzeugte Edelmetall nicht als Geldmaterial, sondern wie irgend eine andere zur Ausfuhr bestimmte Ware fungieren.

Diejenigen Länder dagegen, welche keine Edelmetallminen haben, müssen Jahr für Jahr gewisse Mengen Edelmetall einführen und zwar teils zur Verarbeitung durch die inländische Industrie, teils auch um die Abnützung an den im Umlauf befindlichen Münzen zu ersetzen.

In Ländern, wo Bevölkerung, Industrie und Handel rasch zunehmen, wird auch wegen der sich stets steigernden Umlaufsthätigkeit eine immer größere Geldmenge nötig, und solche Länder können daher ebenfalls etwas mehr Geld einführen als sie ausführen müssen.

Abfluß oder Zufluß von Edelmetall aus bezw. nach einem Lande sind heutzutage an sich kein Merkmal weder ungünstiger noch günstiger Wirtschaftsverhältnisse. Geldausfuhr kann z. B. stattfinden, um einen Ausfall an der eigenen Produktion durch Zufuhren zu decken, und ist in diesem Falle ungünstig; sie kann aber auch stattfinden, weil das Land einen Überschuß an Barkapital auswärts nutzbringend verwerten will.

2. Die regelmäßige Art der Bezahlung einer Einfuhr liegt in der Ausfuhr von Waren. Das ist die natürliche und vernünftige Art der Bezahlung. Der internationale Verkehr ist darauf angewiesen, daß in der Regel Ausfuhr und Einfuhr sich bedingen und annäherungsweise gleich bleiben. Wird deshalb die eine dieser Handelsrichtungen vermehrt oder vermindert, so wirkt das entsprechenderweise auf die andere ein. Die jeweilige Größe der Ausfuhr giebt auch die Möglichkeit, für die ausgeführten Waren im Auslande solche zur Einfuhr zu beschaffen, wobei es für die Gesamtkonsumtion gleichgültig bleibt, wie sich diese eingeführten Waren sodann unter die inländischen Konsumenten verteilen. Jede Schmälerung der Ausfuhr wird die Einfuhr solcher Gegenstände verringern, welche im Inlande entweder gar nicht, oder nicht so gut oder nicht so wohlfeil produziert werden; unter diesen wieder zunächst die Gegenstände, die dem Luxus dienen. Eine bedeutende Einfuhr zeigt nicht etwa, daß das Land seine Güter nicht selbst erzeugen kann, sondern sie zeigt zunächst nur, daß man Mittel hat, um die andere Nation für die gekauften Waren zu bezahlen.

3. Es ist aber auch möglich, daß die von einem Volke einem anderen gesandten Waren von dem empfangenden nicht gleich bezahlt werden, sondern daß letzteres den Wert derselben schuldig bleibt. Hierdurch wird nur die schließlich doch notwendige Zahlung hinausgeschoben. Solche Schulden zwischen ganzen Völkern können verschieden gemacht werden. So werden häufig Sendungen vorgenommen, welche von den Empfängern in einem anderen Lande erst dann bezahlt werden, wenn neue Sendungen unterwegs oder schon angekommen sind, so daß immer die Verkäufer den einmaligen Betrag einer Sendung voraus haben.

Auch der Unterschied von Aktiv- und Passivhandel muß hier in Betracht kommen. Ein Teil der Waren, die ein im Handel passives Volk einem andern Volke zukommen läßt, wird ja immer bezahlt durch die Handelsarbeit und durch die Arbeitsleistungen der Frachtführer, Schiffer 2c. Darum werden gewerbfleißige und handelsthätige Völker beständig größere Warenwerte ein- als ausführen können, ohne deshalb fortwährend in barem Gelde zahlen zu müssen. Schuldverhältnisse zwischen den Völkern entstehen auch durch Anleihen, welche von den Staatsregierungen oder von Privaten gemacht werden. Dabei ist es im Erfolge gleichgültig, ob die Anleihen unmittelbar gegen die Waren abgerechnet werden, ohne daß Geld abgesendet wurde, oder ob für die Waren, die man vom Auslande bezieht, Geldsummen ins Ausland gehen, die man dann durch Anleihen wieder erhält.

Der regelmäßige Zustand der Aus- und Einfuhr ist das Gleichgewicht beider Bewegungen. Doch erscheinen manche Ursachen, welche längere oder kürzere Störungen dieses Gleichgewichtes veranlassen können. Diese Ursachen sind namentlich folgende:

1. Verschiedene Gold- und Silberproduktion, welche es einzelnen Ländern möglich macht, mehr Edelmetalle auszuführen und dafür etwas mehr andere Waren einzuführen.

2. Die infolge des internationalen Verkehrs entstehenden Kreditverhältnisse, wobei manchmal Leistungen einzelner Völker von anderen nicht gleich bezahlt, sondern längere oder kürzere Zeit schuldig geblieben werden. Weil ja die Handelsgeschäfte keineswegs immer im Laufe eines Jahres sich vollständig abspinnen, sondern häufig für die Güter, die in einem Jahre versandt worden, der Gegenwert erst später in Empfang genommen wird und umgekehrt, so kann die Einfuhr eines Jahres verschieden sein von der Ausfuhr desselben Jahres.

3. Wenn Aus- und Einfuhr nach den inländischen Preisen berechnet werden, so muß die Einfuhr um so viel größer erscheinen, als die Kosten des Transportwesens für die eingeführten Waren und die beim Einfuhrhandel gemachten Gewinnste der Kaufleute ausmachen.

III. **Die Handelsbilanz.** Die Lehre von der Handelsbilanz hat lange Zeit eine sehr wichtige Rolle in der Theorie und in der Politik des Handels gespielt. Man verstand und versteht heute noch unter Handelsbilanz das Verhältnis der Tauschwerte der eingeführten und der ausgeführten Waren. Die Handelsbilanz soll darstellen, ob eine Nation bei ihrem Verkehr mit dem Auslande gewonnen oder verloren hat, ob ihr Vermögen durch diesen Verkehr gestiegen oder geringer geworden ist. Von einer Nation, deren Warenausfuhr, in Geld angeschlagen, bedeutender ist, als die Wareneinfuhr, sagt man, ihre Handelsbilanz sei günstig; im entgegengesetzten Falle, ungünstig. Diese Ausdrücke und die ganze Anschauung, welche durch sie repräsentiert wird, haben ihren Grund darin, daß man diejenigen Bedingungen, welche für die Privatwirtschaft gelten, auf den volkswirtschaftlichen Organismus übertragen hat. Wie der einzelne Kaufmann am Jahresschlusse

aus seinem Soll und Haben die Bilanz zieht, so soll auch, meint man, der Staat den Geldwert der Einfuhr dem Geldwerte der Ausfuhr gegenüberstellen und die Differenz beider Werte sodann den Gewinn des Jahres repräsentieren. Den Handelsbilanzen liegt immer bloß der Preis der ein- und ausgeführten Waren, nicht ihr Gebrauchswert zu Grunde. Darin liegt schon ein großer Irrtum. Denn wenn man den wirtschaftlichen Zustand einer ganzen Nation beurteilen will, so kommt es vor allem auf den Gebrauchswert ihrer Güter, nicht auf deren Preis an. Es kann eine Nation jahrelang an Verbrauchsgütern mehr einführen als sie ausführt und dabei reicher, aber auch ärmer werden; und ebenso kann bei einem fortgesetzten Überwiegen des Ausfuhrwertes gegenüber dem Einfuhrwerte eine Zu- oder Abnahme des Nationalreichtums eintreten, je nachdem eben zu gleicher Zeit die dauernden inneren Elemente des Nationalreichtums (Häuser, Fabriken, Eisenbahnen, Bodenverbesserungen, Maschinen 2c.) sich vermehren oder nicht.

Die Lehre von der Handelsbilanz verkennt vollständig das Wesen der internationalen Arbeitsteilung, die wichtigsten Grundlagen der Produktion und der Konsumtion. Die Ausfuhr ist ein Ergebnis der inländischen Produktion, die Einfuhr dagegen steht mit der Konsumtion in ursächlicher Verbindung. In den Verhältnissen der Aus- und Einfuhr muß sich deshalb das Verhältnis von Produktion und Konsumtion spiegeln. Die ziffermäßige Vergleichung von Aus- und Einfuhr kann nur nach den Preisen der berechneten Waren geschehen.

In der Regel müssen diejenigen Leistungen, welche zwei Völker im internationalen Handel für einander vornehmen, notwendig gleich sein. Und ebenso muß auch die Summe jener Werte, welche ein Volk in einem bestimmten Zeitraume für alle anderen Völker aufwendet oder denselben schuldig wird, jener Summe gleich sein, die es dafür empfängt. Dabei müssen aber in die Berechnung eingeschlossen werden nicht allein Warensendungen und Geldsendungen, sondern auch Ausgaben und Arbeitsleistungen, welche die Angehörigen des einen Landes für die Bewohner eines anderen Landes machen.

Wenn bei der Berechnung einer Handelsbilanz ein Volk mehr auszugeben scheint, als es einnimmt, so kann das herrühren von unrichtigen Berechnungen oder von solchen Leistungen zwischen den Völkern, welche nicht aus Handelsgeschäften herkommen, welche also auch nicht notwendig gleich sein müssen. Also davon, daß die Warenhandelsbilanz eine andere ist, als die Zahlungsbilanz. Einseitige Zahlungen, ohne Warenhandel, können

1. von den Regierungen gemacht werden; z. B. Kriegsentschädigungen, Subsidien u. dergl.; oder
2. durch den Privatverkehr, z. B. durch auswanderndes Vermögen, Erbschaften, Gewinnste und dergl., die ins Ausland gehen, durch das im Auslande verzehrte Vermögen u. s. f.

Die Handelsbilanz kann am genauesten nur nach den Zolllisten berechnet werden. Aber auch diese Berechnung hat an Irrtümern und Ungenauigkeiten zu leiden. Der Hauptgrund, weshalb die Zolllisten den Aus- und Einfuhrhandel nicht vollständig und genau zur Darstellung bringen, liegt darin, daß die Qualität der Waren aus den Zolllisten nicht sicher zu erkennen ist, weil häufig von den Eigentümern geringere, vielleicht niedriger verzollte Qualitäten angegeben werden, ferner darin, daß die Preise der Waren sich in keiner Weise ganz richtig angeben lassen. Der Wert der Waren ist ja ein anderer in den Händen des Produzenten, ein anderer beim ersten Ankauf derselben, beim Überschreiten der Grenze, beim Kaufmann des Inlands und beim Konsumenten. Handelsgewinnste und Transportkosten verändern ihn auf seinem Wege vom Ausland ins Inland. Läßt man bei der Verzollung die Preise der Waren von den Eigentümern angeben, so ist nicht zu erwarten, daß eine derartige Angabe mit der Wirklichkeit übereinstimme. In der Regel werden die Warenpreise zu gering angegeben werden. Wenn sich die Zollbehörden amtlicher Schätzungen bedienen, stimmen dieselben fast niemals mit den wirklichen Preisen überein. Denn solche Schätzungen können aus Rücksicht für die Zollbeamten nur für längere Perioden aufgestellt werden, und deshalb giebt es zwischen den offiziell aufgestellten und den wirklichen Werten oft Preisdifferenzen von vielen Millionen. Ein unveränderlich angenommener Preissatz kann bei der Anfertigung der Zolllisten wenigstens den Vorteil bieten, daß sich daraus die jeweiligen Warenmengen leicht erkennen lassen.

Die über die Grenze gepaschten Waren erscheinen auch nicht in den Zolllisten und stören die Aufstellung einer richtigen Handelsbilanz.

So kann in einer ganzen Volkswirtschaft die Rechnung über Gewinn und Verlust niemals so geführt werden wie in der kaufmännischen Buchhaltung. Der einzelne Geschäftsmann kann am Jahresschlusse bei der Inventuraufnahme die verringerten Werte abschreiben; in der Volkswirtschaft ist derartiges nicht möglich. Die bloße Ziffer der Mehrausfuhr oder Mehreinfuhr läßt keinen Schluß auf eine Vermögensmehrung oder -minderung ziehen.

IV. Der **Zwischenhandel,** früher auch „Ökonomiehandel" genannt, hat den Zweck, Waren anderer Länder gegeneinander auszutauschen. Eine Zunahme zum Volksvermögen ergiebt sich dabei nur aus dem Gewinn und Arbeitslohne der Kaufleute und ihres Hilfspersonals. Die Eigentümlichkeiten des Zwischenhandels sind:

I. Er fordert bedeutende Kapitalien, denn seine Unternehmungen sind nur im großen einträglich, und der Umsatz erfolgt langsam.

II. Er leidet häufiger an Unterbrechungen und Störungen, als irgend ein anderer.

III. Er eröffnet dem Volke, das ihn betreibt, also keine inneren, keine dauernden wirtschaftlichen Lebensquellen.

Der Zwischenhandel wird indessen manchmal durch die Verhältnisse sehr unterstützt. Wenn durch ein Land der Zug des Handels, eine große Welthandelsstraße geht, wenn es am Meere, an großen

schiffbaren Strömen liegt, hat es wohl Veranlassung und günstige Gelegenheit zum Zwischenhandel. Solche Völker erwerben sich durch Geschicklichkeit und Unternehmungsgeist in der Schiffahrt und im Handel oft für lange Zeit die Vorhand gegenüber anderen Völkern.

So die alten Araber und Phönizier mit ihrem indisch-europäischen Zwischenhandel. Der Warenzug am Rhein bereicherte die alten rheinischen Handelsstädte, namentlich Köln; der Warenzug an der Donau die Städte Ulm, Regensburg, Wien; der Warenzug durch das Mittelländische Meer die italienischen Seestädte.

Der Zwischenhandel hat den Nachteil, daß eine Änderung des Handelszuges den auf seiner Basis emporgebauten Wohlstand der zwischenhändlerischen Nationen rasch und vollständig zerstört. So sind ganze Städte von ihrem einstigen Wohlstande so tief herabgesunken, daß man kaum noch die Spuren davon bemerkt.

Allerdings wirkt der Zwischenhandel auch in Bezug auf die eigene Produktion der zwischenhändlerischen Nationen vielfach anregend. Man sieht die Produkte anderer Völker, lernt ihre Bedürfnisse kennen und forscht nach, was das eigene Land für Produktionsquellen bietet.

Jedenfalls hat der Zwischenhandel die hohe zivilisatorische Bedeutung, die Völker einander zu nähern und nationale Vorurteile zu heben.

V. **Krisen im Warenhandel** können eintreten infolge von wirklich eingetroffenen oder voraussichtlichen Mißernten, infolge von plötzlichen oder drohenden Kriegen oder anderen großen Umwälzungen im Staatsleben, durch welche Angebot und Nachfrage, Produktion, Zufuhr oder Ausfuhr einer bestimmten Ware gehindert werden; durch Reformen und Änderungen im Zollwesen, durch große Verbesserungen der Transportmittel und Änderungen der Verkehrsrichtungen u. s. f. Jede Spekulation, möge sie auf das Steigen oder das Fallen gewisser Warenpreise gerichtet sein, gründet sich auf abnorme Preisveränderungen und dient zugleich als wirtschaftliches Ausgleichsmittel solcher Abnormitäten.

Als reine Warenhandelskrisen bezeichnet man nur diejenigen, welche, ohne wesentliche Veränderungen der Produktion, bloß durch eine vorhergegangene kaufmännische Überspekulation veranlaßt werden, d. h. durch übermäßige Einkäufe zu erhöhten Preisen in der Hoffnung auf noch weiter steigende Preise. Wenn dann die Lager gefüllt sind, die Spekulanten ihren Kredit aufs äußerste angestrengt haben und die erwarteten Preise nicht eintreten, muß die Krisis folgen.

Zu den bedeutendsten und häufigsten Krisen im Warenhandel gehören die Krisen im Kornhandel, im Kolonialwarenhandel, in dem Handel mit inländischen Fabrikaten nach überseeischen Plätzen, im Handel mit Rohstoffen für die Fabrikation und im Handel mit denjenigen Artikeln, deren Angebot und Nachfrage durch Kriege wesentlich beeinflußt werden. Je mehr die Produktion und Konsumtion einer Ware von solchen Bedingungen abhängen, welche von keiner bestimmten Vorausberechnung ausgehen, um so leichter führt die Spekulation mit solchen Waren zur Überspekulation. Deshalb sind diejenigen Waren, bei deren Erzeugung die Laune der Natur den Ausschlag giebt, in ihrer Zukunft bis zu einem gewissen Grade unberechenbar (Ausfall der Ernte), und solchen Krisen leichter ausgesetzt. Ähnlich steht es mit jenen Waren, die für den Export nach fremden Ländern erzeugt werden. Da die Absatzverhältnisse fremder Länder weniger bekannt sind, als die des eigenen Landes, wird die Konsumtionsfähigkeit des Auslandes leicht überschätzt. Deshalb sind im überseeischen Exporthandel mit periodischer Abwechslung in ganz kurzen Zwischenräumen Überfüllung des Marktes, Stockung des Absatzes, geschäftliche Krisen, dann wieder Warenmangel, günstige Konjunkturen, große Gewinnste und wiederholte Überfüllung des Marktes rasch aufeinander gefolgt. Alle Lehren, welche der Handel von den Krisen der Vergangenheit hätte ziehen können, sind fruchtlos geblieben. So oft nach einer Warenhandelskrise für die durch die Spekulation im Übermaße beigebrachten Waren neue Absatzmärkte erschlossen, oder die alten nach längerer Verschlossenheit wieder eröffnet waren, und das Geschäft sich wieder einigermaßen gehoben hatte, sind immer wieder Überspekulationen und Überfüllungen der Märkte gefolgt.

Ein wichtiges Merkmal dafür, daß eine ursprünglich gesunde Spekulation im Begriffe ist, in Überspekulation auszuarten, liegt vor, wenn die Warenlager selbst bei steigenden Preisen anwachsen.

Für den einzelnen dienen als Mittel, um sich vor einer Überspekulation zu bewahren, die genaue Kenntnis des Angebotes und der Absatzverhältnisse der Waren, eine sorgfältige Verfolgung der Statistik der Produktion und des Handels, eine sorgfältige Beobachtung der Preisbewegung und der Handelsbewegung, unablässige Beobachtung des Geldmarktes und spezielles Studium der Handelsgeschichte bezüglich der einzelnen Gegenstände, mit welchen sich die Spekulation beschäftigt. Namentlich wertvoll ist das Studium vergangener Spekulationszeiten und Handelskrisen.

Die Krisen des Warenhandels bleiben keineswegs immer auf den Handel selbst beschränkt, sondern können häufig zu Krisen derjenigen Produktionszweige führen, mit deren Produkten der Warenhandel sich beschäftigt. Wenn der Kaufmann seine Waren, die er auf Kredit verkauft hat, nicht bezahlt bekommt, kann er auch seinerseits keine Zahlungen an seine Verkäufer leisten oder keine neue Bestellungen bei den Produzenten machen; die im Handel eintretenden Fallissements wirken auf die Produktion zurück und lassen auch bei ihr eine Krisis ausbrechen. So muß z. B. eine Krisis in dem Ausfuhrhandel mit europäischen Gewebewaren sich mit einer gewissen Notwendigkeit von den Exportgeschäften auf die Geschäfte der Druckereien, Färbereien u. s. w., dann auf die Webereien, hierauf auf die Spinnereien, von diesen auf die Rohstoff importierenden Geschäfte und auf die Produzenten der Rohstoffe, endlich auf die Maschinenfabrikanten, Eisenhüttenbesitzer und Bergwerke hinüberwälzen.

IV. Abschnitt. Das Einkommen und seine Verteilung.

1. Kapitel: Einkommen, Ertrag.

I. **Wesen des Einkommens.** Wenn die Werte durch die Produktion entstanden und durch die Zirkulation von Hand zu Hand gegangen sind, frägt es sich noch, in welchem Mengenverhältnisse sie schließlich an diejenigen Menschen verteilt werden, die bei ihrer Entstehung thätig waren. Ohne Herz und Verstand folgen die Güter dem Antriebe, welcher sie im Weltverkehr umherwirft, und halten stille, wenn der Eigennutz seine Hand auf sie legt. Es ist die größte Schattenseite der auf dem Austausch von Leistungen und Gütern begründeten Wirtschaftsform, daß nicht die wirkliche Leistung des einzelnen über dasjenige entscheidet, was ihm im ganzen dafür zuteil wird, sondern der Egoismus aller derjenigen, die an den mannigfachen Umtauschhandlungen beteiligt sind, welche erforderlich sind, bis alle Leistung ihre Gegenleistungen gefunden hat.

Die Menge von Gütern, welche aus seiner wirtschaftlichen Thätigkeit jeder einzelne erhält, bezeichnet man mit dem Ausdrucke Einkommen. Das Einkommen ist etwas anderes als die Einnahme. Einnahmen fließen nicht nur aus wirtschaftlichen Thätigkeiten, sondern auch aus anderen Quellen. Spielgewinn, Erbschaft, Geschenke und dergl. sind ebenfalls Einnahmen, aber kein Einkommen. Einnahmen müssen auch nicht notwendig Eigentum des Einnehmenden werden, wie das Einkommen. Wenn man das Einkommen in seinem Verhältnisse zu jener wirtschaftlichen Quelle, aus welcher es fließt, betrachtet, so erscheint es als Ertrag. Z. B. der Ertrag eines Landgutes, einer Fabrik u. s. w. Alles Einkommen besteht aus Gütern, welche derjenige, der das Einkommen bezieht, selbst verbrauchen oder gegen andere Güter vertauschen kann. Bei aller sog. Naturalwirtschaft besteht der größte Teil des Einkommens in andern Gütern als Geld; bei der in allen zivilisierten Ländern üblichen Geldwirtschaft dagegen besteht der größte Teil des Einkommens jedes einzelnen in Geld. In einem ganzen Volkseinkommen endlich überwiegen die anderen Güter. Es liegt im Wesen der Wirtschaft, daß jeder Mensch von dem Zeitpunkte, wo er dazu reif ist, ein Einkommen beziehe. Auch wer sich nach Ablauf seiner Arbeitsjahre zur Ruhe begiebt und von den Renten erworbenen Vermögens oder von einer erworbenen Pension lebt, bezieht ein Einkommen.

II. **Rohes und reines Einkommen.** Das Einkommen ist rohes und reines. Das rohe ist alles dasjenige, was aus der wirtschaftlichen Thätigkeit an Werten überhaupt hervorgeht; das reine das, was nach Abzug der Erzeugungs- und Erhaltungskosten übrig bleibt. In vielen Fällen ist es nur schwer möglich, die Produktionskosten genau zu berechnen und demgemäß auch das richtige Reineinkommen zu finden.

Reinertrag und Rohertrag laufen nur selten parallel. Oft mehrt sich das Roheinkommen, während das Reineinkommen geringer wird oder umgekehrt. Will man eine Wirtschaft richtig beurteilen, so muß man immer auf den Reinertrag sehen. Er stempelt die Wirtschaft zu einer guten oder schlechten.

III. **Bestandteile des Einkommens, Einkommenszweige.** Alles Einkommen besteht aus Kostenersatz und Gewinn. Der Kostenersatz besteht wiederum aus dem Ersatz der verwendeten Arbeit und aus dem Ersatz der zur Erzielung des Einkommens angestrengten Kapitalien. Diesen beiden Bestandteilen des Kostenersatzes entsprechen zwei Zweige des Einkommens: nämlich das Einkommen aus Arbeitsthätigkeit oder der Arbeitslohn, und das Einkommen aus Besitz oder der Kapitalzins und die Grundrente. Es zeigt sich aber, daß bei manchem Einkommen die Arbeit als Erzeugerin des Kapitals und das Kapital selbst zurücktritt gegenüber jener Thätigkeit, welche die Vereinigung von Kapital und Arbeit herstellt und wobei der Gewinn in Vordergrund tritt. Demgemäß ist dieser als ein weiterer Zweig des Einkommens besonders zu betrachten. Arbeitslohn, Grundrente, Kapitalzins und Gewinn bilden miteinander das ganze Volkseinkommen. Sie stehen niemals und nirgends in gleichem oder dauerndem Verhältnisse zu einander und zum ganzen Volkseinkommen. Ist einer von den Einkommenszweigen im Verhältnis zu den anderen gestiegen oder gesunken, so strebt die Volkswirtschaft darnach, das gestörte Gleichgewicht wieder herzustellen. Mit allem wirtschaftlichen Fortschritte scheiden sich die Einkommenszweige immer mehr von einander, und ihr Einfluß auf den Menschen wird immer schärfer ausgeprägt. Mehr und mehr scheidet sich der eigentliche Lohnarbeiter von dem Kapitalisten und von dem Unternehmer, dessen Einkommen vorzugsweise aus Gewinn besteht. Das ganze Leben dieser Klassen gewinnt immer mehr trennende Merkmale. Die Verschiedenheiten der einzelnen Menschen, die schon durch die Natur und die Erziehung in sie gelegt sind, werden durch ihre wirtschaftliche Stellung noch vergrößert. Wo das ganze Volkseinkommen wachsen soll, können auch die Einkommenszweige gleichmäßig wachsen. Nur bei gleichmäßiger Entwicklung kann der nationale Wohlstand im ganzen gedeihen.

Dasjenige Einkommen, welches ausschließlich durch Naturthätigkeit dem Menschen zukömmt, entzieht sich so ziemlich der volkswirtschaftlichen Betrachtung. Denn sowie man anfängt, gewisse Regelmäßigkeit an ihm zu beobachten, gehört es nicht mehr der Natur an, sondern der Arbeit oder dem Kapital. Die Natur selbst liefert bloß eine Ausbeute; sowie man dagegen von Ernte oder Ertrag spricht, kann sie schon nicht mehr allein betrachtet werden. Dies ist auch schon deshalb nicht mög-

lich, weil bei einem lediglich von der Natur geschenkten Einkommen weder von einem Kostenersatz noch von einem Risiko die Rede ist.

2. Kapitel: Der Arbeitslohn.

I. **Wesen des Lohnes.** Der Lohn der Arbeit ist ursprünglich das Produkt, welches sie hervorgebracht hat; wo einmal Arbeitsteilung und Zirkulation sich entwickelt haben, wird für die Arbeitsleistung ein anderes Produkt eingetauscht oder Geldlohn bezahlt. Aber auch der Geldlohn ist nichts anderes als ein umgewandeltes Arbeitsprodukt. Derjenige Arbeiter, welcher die Leistung seiner Arbeit selbst genießt, hat einen genauen Maßstab für das Verhältnis zwischen dem Werte der Leistung und der aufgewandten Arbeit. Dieser Maßstab wird immer unsicherer, je mehr die Arbeitsteilung und das System des Geldlohnes um sich greift. Immer weiter gehen die Standpunkte des Lohnzahlers und des Lohnempfängers auseinander.

II. **Bestimmungsgründe des Lohnes.** Der Lohn ist der Preis, welcher vom Arbeitgeber für die Arbeitsleistung gezahlt wird, und dieser Preis hat dieselben Bestimmungsgründe wie jeder andere Preis. Nur darf deshalb die Arbeit nicht etwa als eine Ware von denselben Eigenschaften wie jede andere Ware betrachtet werden. Die Bestimmungsgründe der verschiedenen Lohnhöhe sind:

1. Der Wert der Arbeit. Wer einen Arbeiter in Lohn nimmt, denkt zuerst über den Wert der zu erwartenden Arbeitsleistung nach. Kein Arbeitgeber kann mehr Lohn für die Arbeit bezahlen, als sie selbst wert ist. Der Wert der Arbeit für den Unternehmer aber richtet sich wieder nach dem Zwecke des Unternehmens und nach dem Gesamtertrage desselben. Hierin liegt offenbar ein großer Übelstand des ganzen Systems der Lohnarbeit. Denn der Lohnzahler wird durch den Geschäftsgang bestimmt, manchmal höhere und manchmal niedrigere Löhne zu zahlen für eine Arbeitsleistung, welche innerlich gleichwertig bleibt. Der Lohn könnte so hoch steigen, daß er dem Arbeitgeber keinen Reingewinn übrig ließe. Höher wird er aber nicht steigen, weil sonst die Produktion aufgegeben würde. Und selbst, wenn der Lohn so hoch steigt, wird der Arbeitgeber die Arbeitsleistung nur fortbezahlen in der Hoffnung auf eine bessere Zukunft des Geschäftes. Bei anderen als gewinnbringenden Arbeiten wird, wenn die Arbeiten Affektionswert haben, unter Umständen der höchste Affektionspreis gezahlt.

2. Die Zahlungsfähigkeit der Arbeitgeber wirkt ebenfalls bestimmend auf die Höhe des Lohnes. Diese Zahlungsfähigkeit hängt aber wiederum von der Größe und Verteilung des Volkseinkommens ab. Je größer die Nachfrage nach den Produkten der Arbeit, um so höher ist der Lohn, welchen die Arbeitgeber zahlen können. Diese Nachfrage bestimmt sich aber, wie erwähnt, durch die Verteilung des Volkseinkommens. Die Zahlungsfähigkeit der Lohnzahler wird nicht bloß durch den jeweiligen Geschäftsgang, sondern auch durch den Wohlstand der Unternehmer bedingt, welcher von früheren Wirtschaftserfolgen herrührt.

3. Die Produktionskosten der Arbeit. Diese setzen sich aus verschiedenen Einzelheiten zusammen, namentlich:

a) aus den Lebensbedürfnissen der Arbeiter und ihrer Familien. Unter diejenige Höhe des Lohnes, die zur Befriedigung der notwendigsten Lebensbedürfnisse erforderlich ist, kann der Lohn nicht leicht sinken, oder wenigstens nicht auf die Dauer in solcher Tiefe stehen bleiben. Denn die Arbeiter würden durch Auswanderung, durch Verminderung der Heiraten und Geburten, durch Elend und vermehrte Sterblichkeit rasch an Zahl abnehmen, und durch die so verminderte Nachfrage der Lohn wieder steigen. Die Lebensbedürfnisse des Arbeiters und der Arbeiterfamilien sind aber länderweise sehr verschieden. Je günstiger das Klima, desto weniger bedarf eine Familie an Kleidung, Heizung, Wohnung und Nahrung. In manchen Ländern und Städten haben sich die Arbeiter seit längerer Zeit eine höhere Lebenshaltung angewöhnt, und dies wirkt ebenfalls auf die Lohnhöhe. Hieraus geht auch hervor, daß die Bestimmung der Lohnhöhe zum großen Teile in den Händen der Arbeiter selbst liegt; wenn auch nicht immer die gegenwärtige, so doch jedenfalls die zukünftige Lohnhöhe. Es können nämlich die Arbeiter in solchen Zeiten, wo eine vermehrte Nachfrage nach ihren Leistungen höhere Löhne gewährt, diese Lohnhöhe dazu benützen, um entweder ihre wirtschaftliche Lebensart zu steigern oder um sich frühzeitiger zu verheiraten und die Arbeiterbevölkerung zu vermehren. Im ersten Falle werden sie auf die Dauer eine bessere Lebensstellung erringen, im zweiten das Angebot von Arbeitskräften vergrößern und die höheren Löhne dadurch bald wieder niederdrücken.

b) Die Opfer an Bequemlichkeit, welche gebracht werden müssen, um die Arbeit leisten zu können. Arbeit verzehrt Leben, und alle Arbeiten, welche besondere Anstrengung erfordern, sind deshalb auch höher bezahlt. Ebenso alle Arbeiten, welche die Gesundheit des Arbeiters in irgend welcher Weise gefährden, sei es, daß die Stellung eine ungesunde ist, daß der Arbeiter mit ungesunden Stoffen sich beschäftigt oder unter häufigen Unglücksfällen zu leiden hat. In allen diesen Fällen erscheint ein Teil des Lohnes als besondere Prämie für die Schädlichkeit der Arbeit.

c) Ein weiterer Bestandteil der Produktionskosten der Arbeit sind die Bildungskosten. Lange und kostspielige Ausbildung des Arbeiters muß durch den Arbeitslohn ersetzt werden. Sie erscheint als ein Kapital, welches samt Zinsen dem Arbeiter wieder vergütet werden muß. Und zwar muß die Vergütung deshalb eine hohe sein, weil ja der Arbeiter, der sich für eine derartige Thätigkeit heranbildet, riskiert, durch den Tod an der Ausübung verhindert zu werden und dann sein ganzes Bildungskapital verloren zu haben.

d) Manchmal erscheinen unter den Produktionskosten auch besondere laufende Ausgaben, die der Arbeiter machen muß, um arbeiten zu können, z. B. eine eigens gestaltete Umgebung, kostspielige Arbeitsmittel u. dergl.

Unter diesen verschiedenen Bestandteilen der Produktionskosten der Arbeit sind das Ausschlaggebende jedoch die Lebensbedürfnisse der Arbeiter. Sie sind für die Minimalhöhe des Lohnes von solcher entscheidender Wichtigkeit, daß dieses Verhältnis zum sog. Ricardo'schen Lohngesetz geführt hat, d. h. zu dem Lehrsatze, daß auf die Dauer der durchschnittliche Arbeitslohn mit den notwendigen Lebensbedürfnissen zusammenfällt. Dies ist der natürliche Preis der Arbeit. Der Marktpreis derselben fällt mit dem natürlichen Preise nicht immer zusammen; er kann vielmehr höher oder niedriger sein.

Auf diese von der physiokratischen Nationalökonomie aufgebaute Lehre gründet sich Lassalles „ehernes Lohngesetz", welches in dem Satze gipfelt: „Die Beschränkung des durchschnittlichen Arbeitslohnes auf die in einem Volke gewohnheitsmäßig zur Fristung der Existenz und zur Fortpflanzung erforderliche Lebensnotdurft — das ist also das eherne und grausame Gesetz, welches den Arbeitslohn unter den heutigen Verhältnissen beherrscht." Hierbei ist aber eine wichtige Thatsache noch nicht berücksichtigt. Der Ricardosche Lehrsatz schließt nämlich nicht aus, daß die Lebenshaltung selbst sich ändert. Daß sie dauernd erhöht werden kann, kann nicht geleugnet werden. Der natürliche Arbeitslohn ist keine rein physische, naturgesetzlich feststehende Größe, sondern eine Größe, welche im geschichtlichen Verlaufe wachsen kann und soll.

4. Der Wert des Lohnes. Auch dieser ist etwas Zusammengesetztes: Es frägt sich dabei:

a) wieviel Bedürfnisse können überhaupt mit dem Lohne befriedigt werden? Steht das Geld gegenüber den wichtigsten Lebensbedürfnissen niedrig im Preise, sind also namentlich Lebensmittel und Wohnungen teuer, so muß der Lohn ein hoher sein, sind sie billig, so kann er niedriger sein. Werden die Lebensmittel wohlfeil, so pflegt in der Regel der Lohn zu sinken; umgekehrt wird er steigen müssen, wenn sie teurer werden. Diese Übergänge geschehen nicht plötzlich. Während sie stattfinden, treten bedeutende Änderungen in der Wohlfahrt des Arbeiterstandes ein.

b) Es frägt sich ferner, ob in Zukunft eine Erhöhung des Lohnes zu erwarten ist. Ein allmählich steigender Lohn kann anfangs viel kleiner sein als ein gleichbleibender. Das Wachstum des Lohnes macht also ebenfalls einen Teil seines Wertes aus. Und es ist in diesem Falle die Hoffnung, oder, wenn man will, die zukünftigen Bedürfnisse, welche den Ausschlag geben.

c) Es frägt sich, ob neben dem Geldlohne vielleicht auch in Ehre gelohnt werde; eine Art von Lohn, die für viele ebensoviel oder viel mehr Wert hat, als der Geldlohn.

d) Ferner frägt sich, ob der Lohn sicher fortfließen wird oder ob Gefahr vorhanden ist, daß die Lohnzahlung plötzlich aufhört. Auch die Sicherheit der Lohnzahlung bildet also einen Teil ihres Wertes. Jeder Mangel an dieser Sicherheit, jedes wirtschaftliche Risiko einer Arbeit muß durch eine besondere Prämie aufgewogen werden. Pensionsansprüche dagegen müssen notwendig den Lohn der Gegenwart erniedrigen. Bei solchen Arbeiten, welche häufige Unterbrechung erleiden, selbst ohne daß außergewöhnliche Unfälle eintreten, muß der Lohn so groß sein, daß der Arbeiter auch in der Zeit leben kann, die er braucht, um sich neue Arbeiten zu suchen. Ebenso muß bei solchen Arbeiten, wo Arbeit und Wartestunden abwechseln und der Arbeiter doch fortwährend parat sein muß, auch Vergütung für die Wartestunden im Lohn enthalten sein.

5. Die Konkurrenz der Nachfrage nach Arbeitern erhöht den Lohn derselben. Veränderungen der Nachfrage nach Arbeitskräften können stattfinden:

a) aus technischen Gründen; z. B: gesteigerte Nachfrage nach landwirtschaftlichen Arbeitern zur Erntezeit oder verminderte Nachfrage nach Arbeitern infolge der Einführung neuer Maschinen.

b) aus ökonomischen Gründen bei der Vergrößerung oder Verminderung eines bisherigen Bedürfnisses; z. B. Steigerung des Lohnes der Bauarbeiter bei starker Baulust, bei großen Eisenbahnbauten u. s. f.

6. Die Konkurrenz des Angebotes von Arbeitskräften wirkt insofern, als ihre Zunahme den Arbeitslohn verringern muß. Ihre Abnahme muß ihn steigern. Der Lohn wird also namentlich bei Auswanderung oder bei glücklicher Gelegenheit des Arbeiters, auswandern zu können, schon steigen. Auch epidemische Krankheiten, die am stärksten unter den ärmeren Volksklassen wüten, pflegen den Lohn zu steigern. Einwanderung und andere Vergrößerung der Arbeiterbevölkerung muß ihn dagegen erniedrigen.

7. Zu den eigentlichen wirtschaftlichen Bestimmungsgründen des Lohnes treten Gewohnheit, Zufall, Irrtümer und Täuschungen, und nehmen ebenfalls Einfluß. Die Gewohnheit hängt zusammen mit vielhundertjährigen Sitten, oft mit Vorurteilen. Der Zufall beeinflußt stark die Konkurrenz der Lohnzahler und der Lohnempfänger und läßt diese Konkurrenz örtlich und zeitlich verschieden sein. Irrtümern in Bezug auf Wert, Sicherheit, Dauer der Arbeit und der Arbeitsverhältnisse sind Lohnzahler und Lohnempfänger beständig ausgesetzt. Übrigens wirken, wie beim Preise der Güter, so auch beim Arbeitslohn die verschiedenen Bestimmungsgründe desselben mit einander, und erst ihr Mischungsverhältnis entscheidet schließlich über die Höhe des Lohnes. Es giebt kaum eine Arbeit, bei welcher sich nicht neben Gründen hohen Lohnes auch Gründe niedrigen Lohnes finden und umgekehrt.

Der den Forderungen der Gerechtigkeit vollständig entsprechende Lohn kann nicht gefunden

werden. Die wertvollsten Untersuchungen über ihn hat v. Thümen geliefert. Nach ihm ist der naturgemäße Arbeitslohn (wenn p das Arbeitsprodukt des Arbeiters und a die Größe der notwendigen Unterhaltsmittel ist) = $\sqrt{ap}$. Das heißt also: Der naturgemäße Arbeitslohn wird gefunden, wenn man die notwendigen Bedürfnisse des Arbeiters mit dem Wert seiner Arbeitsleistung multipliziert und daraus die Quadratwurzel zieht.

III. **Geldlohn und Naturallohn.** Auf niedrigen Kulturstufen, sowie bei den meisten Zweigen der Rohproduktion besteht immer ein großer Teil des Lohnes in Naturalien (Wohnung und Nahrungsmittel). Bei den übrigen Erwerbsarten ist Geldlohn die Regel. In der Industrie kommt Naturallohn nur ausnahmsweise vor. Naturallohn ist notwendig, wo es für den Arbeiter unmöglich oder sehr schwierig wäre, die nötigen Bedarfsgegenstände anders als durch den Arbeitgeber zu erhalten. Er ist ökonomisch vorteilhaft, wo der Lohnzahler die Gegenstände des Naturallohns selbst produziert (Landwirtschaft). Sein Nachteil liegt in dem Spielraum von Irrtümern, den er gewährt. (Nachteile des Trucksystems.) Geldlohn ist präziser und bietet dem Lohnempfänger freiere Wahl der mit dem Lohn zu bestreitenden Bedürfnisse.

IV. **Zeitlohn und Stücklohn.** Der Maßstab, nach welchem der Lohn ausgemessen wird, kann entweder die Arbeitszeit sein oder die wirkliche Arbeitsleistung. Beide Arten der Lohnzahlung haben ihre eigentümlichen Vorteile und Nachteile. Auf industriellem Gebiete aber sind die Vorteile des Stücklohnes weit überwiegend.

1. Der Zeitlohn. Maßgebend für seine Höhe ist die Dauer der Arbeit. Er ist Tagelohn, Wochenlohn oder eine meistens von Monat zu Monat ausbezahlte Jahresgage.

Die Vorteile der Belohnung des Arbeiters nach der Arbeitszeit liegen darin, daß

a) die Arbeit solid und pünktlich vollbracht wird, da der Arbeiter kein Interesse daran hat, unsolid zu arbeiten, und daher in der Regel so gut arbeiten wird, als er kann (bei Arbeiten, wo viel auf die Gewissenhaftigkeit der Arbeitsleistung ankommt, ist dieser Vorteil nicht unerheblich); ferner darin, daß

b) an Arbeitsmaterial und an den Arbeitshilfsmitteln erspart wird, weil der Arbeiter keine Veranlassung hat, verschwenderisch mit ihnen umzugehen; endlich darin, daß

c) der Unternehmer genau weiß, wie viel er bei einer gewissen Zahl von Arbeitern an Lohn auszugeben haben wird.

Diesen Vorteilen gegenüber stehen aber weit überwiegende Nachteile.

Denn wo nach der Arbeitszeit gelohnt wird, da werden in der Regel Trägheit und Ungeschicklichkeit nicht entsprechend schlechter belohnt, wie Fleiß und Geschicklichkeit. Der Unternehmer bezahlt Arbeitsleistungen, die für ihn sehr ungleichen Wert haben, gleich hoch; das ist offenbar unrecht und widersinnig, und hat schlimme Folgen nicht allein für den Unternehmer, sondern auch für den Arbeiter. Wenn der fleißige und geschickte Arbeiter sieht, daß der faule und ungeschickte gerade so viel verdient wie er, so hat er kein Interesse mehr, rasch und fleißig zu arbeiten, sein Interesse veranlaßt ihn vielmehr, möglichst viel an Müheleistung zu sparen, zahlreiche Kunstpausen zu machen u. s. f. So wird durch diese Art der Lohnzahlung der Arbeiter demoralisiert, und die natürliche Folge ist, daß der Arbeitgeber gegen ihn mißtrauisch und hartherzig wird.

Übrigens kommt das Prinzip des Zeitlohnes fast nirgends vollständig zur Geltung. In den meisten Fällen wird der im Zeitlohn stehende Arbeiter von seinem Arbeitsherrn kontroliert, ob die geschehene Arbeit überhaupt der Bezahlung wert sei. Und da in sehr vielen Arbeitszweigen der Unternehmer die Arbeit besser versteht als der Arbeiter, so ist diese Beurteilung dadurch erleichtert und der Arbeiter durch die Gefahr, entlassen zu werden, genötigt, ein gewisses Minimum von Fleiß anzuwenden.

Wo der Arbeitgeber sich dieses Minimum ausbedingt oder wo er sich vorbehalten hat, den Arbeiter im Falle besserer und mehrerer Leistung im Lohne avancieren zu lassen, da ist offenbar schon ein Übergang vom Zeitlohn zum Stücklohn.

2. Der Stücklohn. Stücklohn ist aller Lohn, welcher nach der Quantität der Arbeitsleistung ausgemessen wird.

Die allgemeinen Vorteile dieser Lohnzahlungsart liegen in folgendem: Es wird viel rascher, also im ganzen mehr gearbeitet. Der Arbeiter hat kein Interesse daran, Fleiß zu heucheln, den Arbeitgeber um Arbeit zu beschwindeln und verstohlenerweise Kunstpausen zu machen; er hat vielmehr ein Interesse daran, daß die Arbeit so rasch als möglich von statten geht. Dieses Interesse läuft meist parallel mit dem des Unternehmers.

Damit hängt zusammen, daß der fleißige und geschickte Arbeiter sich mehr verdient als der träge, leichtsinnige und ungeschickte.

Der Stücklohn hat übrigens auch seine Nachteile. Diese beruhen namentlich darin, daß die Arbeit, weil sie möglichst rasch gethan werden soll, weniger solid ausfällt, als beim Zeitlohn. Der Arbeiter arbeitet flüchtiger und verschwendet lieber das Material und die Arbeitsmittel des Unternehmers, um an seiner eigenen Zeit zu sparen.

Wie der Zeitlohn, so kommt auch der Stücklohn nie in seiner ganzen Reinheit vor. Es ist fast nie der Fall, daß der Arbeitgeber bloß nach der Quantität des gefertigten Produktes ausbezahlt, die Qualität ganz unberücksichtigt lassend. In der Regel wird vielmehr eine gewisse Qualität stillschweigend oder ausdrücklich vorausgesetzt.

Und hierin liegt eine gewisse Schranke der Stücklohnung. Die Stücklohnung ist nur durchführbar bei Arbeiten, welche sich in deutlich unterschiedene Arbeitseinheiten teilen lassen und eine leichte Kontrole der Qualität gestatten.

Dies ist nicht bei allen industriellen Arbeiten

der Fall. Doch helfen die Fortschritte der Technik, die Anwendbarkeit des Stücklohnes auszudehnen.

Wo das System des Stücklohnes nicht allein die Quantität, sondern auch die Qualität der geleisteten Arbeit berücksichtigt, wo also eine gewisse Qualität ausbedungen wird, gewinnt der Stücklohn den Charakter der Akkordarbeit, die häufig auch dadurch charakteristisch wird, daß ein Endtermin für die Vollendung der Arbeit festgesetzt ist.

Im allgemeinen ist die Stücklohnung am besten durchführbar in großen Geschäften, wo stets viele Produkte von einerlei Größe, Form und Beschaffenheit gefertigt werden, so daß man für das einzelne derselben leicht einen bestimmten Lohnsatz festsetzen kann. Schwieriger ist die Durchführung dieses Lohnsystems in kleineren Geschäften, wo die Erzeugnisse nach Größe und Beschaffenheit nicht so uniform sind und wo überdies häufige Reparaturarbeiten die Produktion neuer Artikel unterbrechen.

V. **Berechnung der Löhne.** Wie hat sich der Unternehmer den die Lohnhöhe beeinflussenden Bestimmungsgründen gegenüber zu benehmen? D. h. wann kann, wann muß er die Löhne erhöhen? Wann kann, wann muß er sie erniedrigen?

Jedenfalls muß der Unternehmer das Angebot an Arbeitskräften und die Nachfrage nach denselben genau beobachten. Sodann muß er wissen, ein wie großer Teil seines Rohertrages der Thätigkeit seiner Arbeiter, und welcher Teil seiner eigenen Arbeit und der Macht seines Kapitals zu verdanken ist, wie viel er überhaupt Lohn zahlen darf, ohne mit Verlust zu arbeiten. Zieht er vom ganzen zu erwartenden Rohertrag den Ersatz für das aufgewendete Anlage- und Betriebskapital samt Zinsen, ferner eine Entschädigung für Kapitalabnutzung, eine der Größe des Risikos entsprechende Entschädigung für die Gefahr möglicher Verluste und einen entsprechenden Lohn für seine eigene Arbeitsthätigkeit ab, so verbleibt der Rest für Arbeitslöhne. Natürlich müssen die genannten Zinsen und Entschädigungen nach den durch die Erfahrung gegebenen Durchschnittssätzen angeschlagen werden. Durch diese Berechnung erfährt der Unternehmer das Maximum dessen, was er an Löhnen zahlen kann. Würden die Arbeiter noch mehr verlangen, so müßte der Unternehmer den Betrieb einstellen oder — was mit höchster Gefahr für sein Vermögen verbunden ist — unter Verzicht auf die Sicherheitsprämie weiter arbeiten. Zeitweilig könnte er letzteres thun, wenn nämlich gegründete Hoffnung auf eine baldige Verbesserung anderer, den Reinertrag mit beeinflussender Umstände ist.

Der niedrigste Lohn dagegen, das Minimum, welches gegeben werden muß, wird bestimmt durch das Angebot der Arbeiter. Zwischen diesem Minimum und jenem Maximum ist der Spielraum, innerhalb dessen der Unternehmer Löhne bewilligen kann.

In der Regel haben in einem Geschäfte, wo Zeitlohn gezahlt wird, nicht alle Arbeiter gleich hohen Lohn, sondern verschiedene Abstufungen, welche sich nach der Geschicklichkeit, nach dem Fleiße der Arbeiter, nach ihrem Dienstalter richten. Solche Abstufungen dienen dazu, den Eifer der Arbeiter zu erhöhen und sie dauernder an das Geschäft zu knüpfen.

Offenbar ist für den Unternehmer die Frage, wie viel Lohn er bezahlen könne, ohne seinem Geschäfte zu viel zuzumuten, eine hochwichtige. Auf der einen Seite verlangt der Arbeiter möglichst hohen Lohn, auf der andern Seite fordert der oberste wirtschaftliche Grundsatz Verminderung der Produktionskosten. Wo ist die richtige Mitte zu finden?

Es wäre sehr schwer, sie zu finden, wenn nicht in allen Gewerben, wo Zeitlohn gezahlt wird, die Lohnhöhe etwas geschichtlich Hergebrachtes wäre. Der Zeitlohn hat allerwärts eine gewisse Normalhöhe, welche keineswegs von der Gegenwart ausgesonnen ist, sondern aus der Vergangenheit übernommen wurde und nun, dem Angebot und der Nachfrage entsprechend, sich langsam fortbewegt.

Minder einfach ist die Bestimmung der Höhe des Stücklohnes. Hier bieten sich für die Berechnung der angemessenen Lohnsätze zwei Methoden dar nämlich:

1. Die Methode der Berechnung nach dem Zeitlohn (Umrechnung). Hierbei beobachtet man, wie viel in dem betreffenden Geschäfte bisher ein fleißiger Arbeiter von mittlerer Befähigung gearbeitet und wieviel er Lohn dafür erhalten hat. Die durchschnittliche Lohnhöhe für die so gefundene Arbeitsleistung ist dann das Maß des künftigen Stücklohns. Man hält sich dabei an die Arbeitsleistung der fleißigsten Arbeiter; aber man darf nicht die der geschicktesten, sondern nur der Arbeiter von mittlerer Geschicklichkeit als Maßstab anlegen, weil ja die Geschicklichkeit nicht beliebig gesteigert werden kann. Die durchschnittliche Leistung zu berechnen oder zu schätzen bedarf es natürlich eines guten Überblicks der Gesamtarbeit, einer längeren Beobachtung der Arbeiter.

Diese einfache Methode der Umrechnung wird allenthalben für die erste Zeit des Übergangs vom Zeitlohn zum Stücklohn zu empfehlen sein. Aber sie ist keine auf den strengen Grundsätzen wirtschaftlicher Berechnung, sondern bloß auf hergebrachter Gewohnheit beruhende.

2. Die Methode der Lohnberechnung nach dem Ertrag. Ihre Anwendung fordert eine sorgfältige Berechnung desjenigen Teils des Rohertrags der ganzen Unternehmung, welcher als Leistung und Anteil der beteiligten Arbeiter zu betrachten ist. Natürlich darf man sich hierbei nur an die Durchschnittspreise und Durchschnittserträge längerer Perioden halten. Denn wollte der Unternehmer sich bloß an die Erträge der schlechtesten Jahre halten, so käme er selbst, wollte er sich bloß an die Erträge der besten Jahre halten, so kämen seine Arbeiter schlecht weg.

VI. **Gewinnbeteiligung der Arbeiter.** Nicht allein die Arbeiter, ihre wissenschaftlichen und journalistischen Vertreter fordern eine Beteiligung des Arbeiters am Gewinn des Unternehmers; vielfach ist eine solche Beteiligung von humanen Arbeitgebern wirklich schon durchgeführt.

Sie kann hauptsächlich so stattfinden:

I. Die reine Gewinnbeteiligung wäre nur dann durchgeführt, wenn der Arbeiter gar keinen fixen Lohn, sondern bloß einen Teil des nach Abzug aller Kosten übrig bleibenden Reinertrags erhielte. Zum Zwecke einer gerechten Verteilung müßte indessen ausgemittelt werden können, wie viel die Arbeit des Unternehmers und wie viel die jeder Kategorie von Arbeitern, ja jedes einzelnen Arbeiters zum Gelingen des Ganzen beigetragen hat. Man sieht leicht, daß das System des Gewinnanteils in dieser Reinheit sich kaum durchführen läßt. Denn zunächst können ja die wenigsten Arbeiter ein Jahr lang existieren, ohne Lohn zu empfangen. Die Ergebnisse des Betriebs zeigen sich aber erst am Schlusse des Betriebsjahres, und erst dann wäre eine Gewinnverteilung möglich.

Sodann könnten verständige Arbeiter sich auf eine solche Beteiligung nur dann einlassen, wenn sie sicher wären, daß die kaufmännische Leitung des Geschäftes, von der ja das meiste abhängt, eine vollkommene, ihre Überzeugung nach die richtige wäre. Hierfür wäre ihnen bloß dann Garantie geboten, wenn sie ein Recht zur Mitwirkung bei der Gesamtverwaltung hätten. Giebt man ihnen dieses Recht, so verzichtet damit der Unternehmer zu seinem und zum Schaden seiner Arbeiter auf die notwendige Zentralisation, Einheitlichkeit und Raschheit des Betriebs. Es ist auch ganz unmöglich, einen richtigen Maßstab für die Verteilung des Gewinns zu finden. Gleiche Verteilung würde den Fleißigen entmutigen und den Faulen begünstigen. Nur der Unternehmer weiß annähernd den Einfluß seiner eigenen und der Arbeit seiner Arbeiter auf den Gewinn zu beurteilen. Von ihm allein aber das Maß der Verteilung ausgehen zu lassen: dazu werden sich die Arbeiter ebensowenig verstehen, als er es sich gefallen lassen wird, durch die Arbeiter seinen Gewinnanteil bestimmen zu lassen.

Hauptsächlich aus diesem Grunde ist das reine Beteiligungssystem in den meisten Erwerbszweigen den eigentlichen Handarbeitern gegenüber undurchführbar. Häufig findet sich dasselbe bei den Droschkenkutschern und in der Seefischerei.

II. Wegen der Undurchführbarkeit des reinen Beteiligungssystems ist ein System versucht worden, welches die Vorteile eines fixen Lohns mit denen der Tantième vereinigen soll: Kommissionssystem, besser Tantièmensystem. Bei diesem System wird den Arbeitern während des Betriebsjahres ein mäßiger Zeit- oder Stücklohn bezahlt, diese Lohnausgabe unter den Betriebskosten verrechnet und der Überschuß nach Abzug des Unternehmergewinns unter die Arbeiter verteilt. Aber selten nur werden die Arbeiter sich mit einem ungewöhnlich niedrigen Lohne während des Jahres begnügen in der Hoffnung auf eine ungewisse Tantième. Um so weniger, je weniger Einblick sie in den geschäftlichen Gang des Unternehmens haben, je weniger Einfluß sie darauf nehmen können. Empfangen sie dagegen während des Geschäftsjahrs den allgemein üblichen Lohn und haben sie außerdem noch Aussicht auf eventuellen Überverdienst: dann erscheint das System wohl als eine zweckmäßige Lohnkorrektur. Sie kann aber nur dann eintreten, wenn die gezahlten Löhne bisher zu niedrig waren.

III. Die beste, weil leichteste Form einer Beteiligung der Arbeiter am Reingewinne dürfte darin liegen, daß ein Teil des Reingewinnes für Einrichtungen bestimmt wird, welche sämtlichen Arbeitern zu gute kommen, wie Fabrikschulen, Krankenhäuser, Pensionskassen, Wasch- und Badeanstalten, Gärten &c. Sie kommen zwar allen Arbeitern zu gute; aber ihr gleichmäßiger Genuß erscheint nicht als Ungerechtigkeit. Auch wird durch sie das Verhältnis zwischen Arbeitern und Unternehmern freundlicher gestaltet.

IV. Jene Gehilfen des Unternehmers, deren Thätigkeit der seinigen fast gleichsteht an Bedeutung und Einfluß auf das Geschäft (technische und kaufmännische Direktoren, Werkführer, Werkmeister &c.), werden das meiste leisten, wenn auch ihre ökonomische Stellung jener des Unternehmers nahe kommt. Denn sie haben, wie der Unternehmer, die Möglichkeit, günstige Betriebsergebnisse herbeizuführen, ungünstige abzuwenden. Sie sollten daher ökonomisch am Gewinn und Verlust beteiligt werden. Das ist um so eher möglich, als alle Hindernisse, welche der Anwendung des Tantièmensystems bei gewöhnlichen Arbeitern entgegenstehen, bei diesen Leitungsgehilfen wegfallen. Nur wird auch da das reine Beteiligungssystem sich nicht immer anwenden lassen, namentlich nicht bei jungen Unternehmungen. Denn die Unternehmergehilfen sind keineswegs immer in der Lage, mehrere Jahre hindurch auf Gewinn und somit überhaupt auf Einkommen verzichten zu können. Es wird sich daher hier das System der Tantièmen mit Minimalgarantie empfehlen, d. h. der Unternehmer sichert dem anzustellenden Gehilfen einen Anteil am Reingewinne zu; sollte aber dieser Anteil eine bestimmte Summe (das garantierte Minimum) nicht erreichen, so zahlt der Unternehmer das noch Fehlende als Lohn darauf. Offenbar muß diese Art der Lohnzahlung, die den Gehilfen zugleich gegen Verluste sichert, seinen Eifer und seine Hingebung an das Geschäft in hohem Grade anspannen.

V. Das System des Gruppenakkords beruht darin, daß gewisse Leistungen an ganze Arbeiterrotten verdungen werden. Wo es nicht möglich ist, die Gesamtleistung des Einzelnen in bestimmte unterscheidbare Leistungseinheiten zu teilen, weil bei jeder Verrichtung immer mehrere sich in die Hände arbeiten müssen und nie einer für sich allein ein ganzes Werk vollendet: da müßte man auf die Vorteile des Stücklohnes verzichten, wenn man die Arbeit nicht allen denen zusammen verdingen könnte, welche Hand anlegen, um eine einzige deutlich unterscheidbare Leistung hervorzubringen. Dieses System der Gewinnbeteiligung ist insbesondere üblich bei größeren Bauarbeiten (Erdarbeiten beim Eisenbahnbau); auch in manchen Fabriken. Zulässig ist es auch bei manchen Zweigen der Rohproduktion (Holzfällerei, Ernte-Arbeiten); im Bergbau u. a. —

VI. Das Prämiensystem unterscheidet sich vom

System der Tantièmen dadurch, daß die Prämie nicht nach Maßgabe des Reinertrags ausgemessen wird, sondern daß ihre Höhe bestimmt wird — unabhängig vom Reinertrage — durch die Arbeitsleistung des Arbeiters. Je nachdem diese Leistung über die Durchschnittsleistung steigt, oder je nachdem der Arbeiter bei durchschnittlicher Leistung weniger als die durchschnittlichen Mengen an Roh- und Hilfsmaterial verbraucht, wird Prämie bezahlt.

Dieses System ist insofern ein sehr rationelles, als die Thätigkeit des Arbeiters innerhalb gewisser Grenzen auf den Ertrag Einfluß nimmt, und er daher auch am Ertrage teilnehmen kann. Dagegen leidet es an dem Übelstande, daß sehr schwer zu bemessen ist, in welchem Grade die Arbeit des Arbeiters am Ertrage beteiligt ist, und daß daher auch ein richtiger Maßstab für die Prämien sehr schwer zu finden ist. Besonders wichtig sind die sog. Ersparnisprämien, welche als Vergütung für besonders vorsichtige und sparsame Behandlung des Anlagekapitals, oder für Ersparnis an Roh- und Hilfsstoffen bezahlt werden. Leider ist das Gebiet der Anwendbarkeit dieser Prämien beschränkt.

VII. Die Gratifikationen unterscheiden sich von den Prämien wesentlich dadurch, daß sie nicht regelmäßig nach bestimmten Grundsätzen ausbezahlt werden, sondern ganz nach Gutdünken des Unternehmers, meist in der Form von Weihnachts- und Neujahrsgeschenken oder gelegentlich nach guten Geschäftsjahren oder für bestimmte Dienstjahre u. s. f. Solche Gratifikationen sind die ungünstigste Form einer freiwilligen Gewinnverteilung seitens des Unternehmers. Je unregelmäßiger sie sind, um so mehr haben sie den Charakter eines Geschenks und beeinflussen als solches in seinem Kommen und Ausbleiben die Laune des Arbeiters. Werden sie dagegen regelmäßig, so rechnet der Arbeiter darauf und ist bitter enttäuscht, wenn schlechter Geschäftsgang den Unternehmer nötigt, eine gewohnte Gratifikation einmal nicht zu zahlen.

VIII. Das System des Assekuranzlohnes besteht darin, daß der Arbeitgeber dem Arbeiter nicht allein Lohn zur Bestreitung der gegenwärtigen Lebensbedürfnisse gewährt, sondern jenen Arbeitern, welche er längere Zeit benützt, auch gewisse Garantieen gegen Not in der Zukunft bietet. Zu diesem Zwecke wird aus den Erträgen der Unternehmung ein Reservefonds für die Arbeiter angelegt, welcher bei Krankheiten, Unfällen, zur Altersversorgung, als Teuerungszulage, bei kostspieligen Familienereignissen, als Notpfennig in Zeiten der Arbeitslosigkeit u. s. w. dient.

XII. **Zusammenhang von Arbeitslohn und Arbeitszeit.** Eine der schlimmsten Nachtseiten des modernen Wirtschaftslebens ist die übergroße Ausdehnung der Arbeitszeit. Wenn je vom Drucke harter Arbeit gesprochen werden kann, so kann damit nur die vielstündige Arbeit genannt sein. Mag eine Arbeit noch so viel körperliche und geistige Anstrengung erfordern, sie ermüdet den Menschen nicht so sehr, sie nimmt ihm nicht so viel Glück und Lebensgenuß, als eine viel weniger anstrengende, aber länger währende Arbeit. Es ist darum erklärlich, daß nicht allein unter den Ansprüchen und Verhandlungen von Arbeitern und Unternehmern die Arbeitszeit eine hohe Rolle spielt, sondern daß auch die volkswirtschaftliche Litteratur, die Agitation der Arbeiter und die Gesetzgebung sich der Arbeitszeit angenommen haben.

Keineswegs sind die Bestimmungen über die Arbeitszeit bloß wichtig beim Zeitlohnsystem, sondern auch beim System des Stücklohnes. Indessen sind sie bei beiden Systemen von verschiedener Bedeutung für den Arbeitgeber.

Bei Zeitlohn ist die Festsetzung der Arbeitsdauer bis zu einem gewissen Grade die Bestimmung dessen, was geleistet werden soll. Verlängerung der Arbeitszeit ist hier so viel wie Lohnverminderung, während Abkürzung der Arbeitszeit keineswegs immer einer Erhöhung des Lohnes gleichkommt.

Die Wirkungen und Beurteilungen der Arbeitszeit müssen verschiedene sein, je nach dem, was dem Arbeiter überhaupt zugemutet wird, nach dem Grade der Anstrengung und je nach dem, ob man sich dabei auf den Standpunkt des Arbeiters oder des Unternehmers stellt.

Der Arbeiter wird sehr verschieden die Frage beurteilen, ob ihm eine Lohnerhöhung oder eine Arbeitsverkürzung lieber ist, und ebenso die andere Frage, ob er eine Lohnverminderung oder eine Arbeitsverlängerung vorzieht. Ist der Arbeiter fleißig und ist er bisher noch nicht mit Arbeit überbürdet gewesen, so wird er, wenn er überdies Familiensorgen hat, Vermehrung der Arbeitszeit und Lohnerhöhung einer Verminderung der Arbeitszeit bei gleichbleibendem Lohne vorziehen, wenn ihm die Wahl gelassen ist. Drücken ihn aber keine Sorgen, war sein Lohn bisher schon reichlich und wird ihm die günstige Wahl gestellt, so wird er um des erhöhten Lebensgenusses willen kürzere Arbeitszeit bei gleichbleibendem Lohne vorziehen.

Ist dagegen der Unternehmer genötigt, dem Arbeiter die peinliche Alternative zu stellen: Lohnverringerung oder längere Arbeitszeit, so wird wohl in den meisten Fällen der an den Lohn gewöhnte Arbeiter zu letzterem greifen müssen und, wenn auch ungern, lieber um eine Stunde länger arbeiten, als Lohnabzug annehmen.

Tritt an den Unternehmer die Möglichkeit und gleichzeitig die Notwendigkeit heran, entweder höhere Löhne zu zahlen oder die Arbeitszeit zu verkürzen und ist ihm die Wahl zwischen beiden völlig freigegeben, so gebietet wohl zunächst die Schonung der Arbeiter Verkürzung der Arbeitszeit. Indessen ist der Unternehmer in dieser Hinsicht nicht leicht völlig frei; denn fast immer werden die Arbeiter das eine oder das andere vorziehen und er dies, wenn der Geschäftsgang es erlaubt, gewähren.

Auf der Seite des Unternehmers kommen aber noch zwei Punkte in Betracht:

Die Arbeitszeit steht in innigem Zusammenhange mit dem ganzen Geschäftsgange. Wenn 10 Arbeiter täglich zusammen 100 Stunden arbeiten, und der Unternehmer zahlt ihnen dafür täglich

30 Mark, so hat das keineswegs denselben Erfolg, als wenn die 10 Arbeiter bloß 90 Stunden gearbeitet, dafür aber auch bloß 27 Mark erhalten hätten. Denn in letzterem Falle liegt das ganze Anlagekapital des Unternehmers täglich um eine Stunde länger brach; seine ganze geschäftliche Leistung wird verzögert und ebenso der Erfolg dieser Leistung.

Dem steht aber als weit überwiegender Vorteil der kürzeren Arbeitszeit entgegen, daß bei übertrieben langer Arbeitszeit nicht mehr geleistet werden kann, als bei mäßiger, wenigstens in den meisten Arbeitszweigen. Denn die Ermüdung des einen Tages zieht sich in den anderen hinüber, so daß der Arbeiter auf die Dauer leistungsfähiger bleibt, der 10, als jener, der 12 Stunden arbeitet. Darum ist für den Unternehmer die Abkürzung der Arbeitszeit keineswegs allemal ein Nachteil; sie kann vielmehr in vielen Fällen ein Vorteil sein. Im Interesse des Lohnzahlers liegt es nicht, für eine bestimmte Lohnsumme eine möglichst lange Arbeitszeit zu kaufen. In seinem Interesse liegt es nur, daß die Arbeitsleistung, welche er für eine bestimmte Lohnsumme erkauft, eine möglichst große sei. Und die Abkürzung der Arbeitszeit kann selbst mit Ersparnissen an gewissen Betriebskosten (Heizung der Lokale und Maschinen, Beleuchtung) verbunden sein.

Bei Stücklohn wissen die Arbeiter selbst die Arbeitszeit zu bemessen. Hier wird der Unternehmer bei den Arbeitern Widerspruch finden, wenn er die Arbeitszeit abkürzen wollte. Eine Festsetzung der Arbeitszeit ist aber auch hier begründet durch die Ordnung des ganzen Geschäftsgangs, durch das notwendige Miteinanderarbeiten der Arbeiter, durch die Notwendigkeit einer gehörigen Ausnützung des Anlagekapitals, insbesondere der Maschinen, durch die Verpflichtungen, welche der Arbeitgeber seinen Abnehmern gegenüber übernommen hat.

Nachtarbeit ist bald durch die Eigenart des Produktes geboten, welches täglich in die Hände des Publikums kommen soll (Zeitungsdruck, Brotbereitung); bald zwingt die Natur zu möglichster Hast und droht über Nacht wieder zu zerstören, was bei Tage geschafft wurde, wenn nicht fortwährend daran gearbeitet wird (z. B. bei manchen Wasserbauten); bald drängt die Nachfrage nach ungewöhnlich rascher Vollendung der Arbeiten (z. B. bei wichtigen Bauten, großen Armeelieferungen); bald verlangen die im Unternehmen liegenden Kapitalien ununterbrochene Beschäftigung, um eine möglichst hohe Rente zu geben. Letzteres ist sowohl dann der Fall, wenn die Nachfrage nach den Erzeugnissen eine kaum beschränkte ist und sehr große Massen von teuren, stehenden Kapitalien angewendet werden, als auch dann, wenn ein technischer Prozeß, der einmal begonnen (Schmelzprozesse), überhaupt nicht in einem Arbeitstage durchgeführt werden kann. Ja bei allem Dampfmaschinenbetrieb erscheint, weil ja die Unterbrechung der Arbeit immer Heizmaterialverluste zur Folge hat, ununterbrochene Arbeit von diesem Gesichtspunkte aus als ökonomischer.

Ihre Nachteile liegen in der Gesundheitsschädlichkeit, den notwendig höheren Löhnen, den Beleuchtungskosten und der geringen Quantität und Qualität der Arbeitsleistung. Wegen dieser Nachteile wird doch oft die Lohnkalkulation eine ausschließliche Tagesarbeit ökonomischer erscheinen lassen.

Die Gesetzgebung sollte die Nachtarbeit auf das Unerläßliche beschränken; doch müßten zu diesem Zwecke alle Kulturstaaten einmütig vorgehen.

Schon öfter ist, insbesondere in neuester Zeit im Programm der deutschen Sozialdemokratie, die Forderung eines Normalarbeitstages aufgetaucht. Einem solchen Normalarbeitstag stehen zwar große Hindernisse entgegen, weil er, der verschiedenen Arbeitsanstrengung entsprechend, nicht für alle Arbeiten gleich lang zugemessen werden sollte; doch wäre er jedenfalls ein wünschenswertes Ziel. Eine Einigung über das Maximum der zulässigen Arbeitszeit setzt aber wohl ein Zusammengehen aller Kulturvölker voraus. Mancher Schritt zur Verbesserung ist schon geschehen; erwähnenswert namentlich die lebhafte Agitation in England zur Festsetzung eines zehnstündigen Arbeitstages, sowie ein Gesetz der Ver. Staaten (1868), nach welchem für die von der Regierung beschäftigten Handwerker der Arbeitstag 8 Stunden betragen soll.

VIII. **Wirkungen des Lohnes.** Da ein großer Teil des Volkes vom Arbeitslohn lebt, sind die verschiedenen Lohnhöhen von größtem Einflusse auf den Wohlstand und die Gesittung ganzer Völker.

Die Wirkungen hoher Löhne in der Volkswirtschaft sind verschieden, je nachdem die Lohnhöhe eine nur vorübergehende oder eine dauernde ist. Ist sie bloß vorübergehend, so können ihre Folgen möglicherweise schlimme sein und um so schmerzlicher empfunden werden, wenn der Lohn bald wieder sinkt. Das wird namentlich dann der Fall sein, wenn die arbeitenden Klassen sich durch eine vorübergehende Lohnhöhe zur Begründung zahlreicher neuer Familien veranlaßt fanden. Dauernd hoher Lohn dagegen hat glückliche Wirkungen für die ganze Volkswirtschaft; er ist ein Zeugnis für den Fleiß, die Gesittung, die Selbstbeherrschung und wirtschaftliche Bildung der Lohnarbeiter und bewirkt für dieselben eine zivilisierter Menschen würdige Lage. Er wirkt nicht allein wohltätig für gegenwärtige, sondern auch für künftige Generationen, indem er den Arbeitern die Ansammlung von Ersparnissen und die bessere Ausbildung der heranwachsenden Arbeitergeschlechter ermöglicht. Auch direkt vorteilhafte Folgen für die Arbeit erwachsen daraus, denn es ist möglich, die Arbeitszeit abzukürzen und in den kurzen Arbeitsstunden qualitativ besser zu arbeiten. Die etwa aus hohen Löhnen zu befürchtende Erhöhung der Warenpreise wäre nicht schädlich, weil Einfuhr von außen und beständige Fortschritte der Produktion eine solche Erhöhung nur bis zu einem gewissen Grade zuließen. Zudem werden ja mit den höheren Löhnen die Arbeiter kauffähiger; es wird also die Nachfrage nach den Produkten vermehrt.

Während vorübergehend niedrige Arbeitslöhne manchmal einen heilsamen und mahnenden

Einfluß auf die arbeitenden Klassen ausüben können, sind dauernd niedrige Löhne von entschieden traurigen Folgen begleitet. Sie verursachen eine Entwürdigung der menschlichen Arbeitskraft, schlechte Ernährung der Arbeiter, Vernachlässigung ihrer Bildung, Unterdrückung ihres politischen und sozialen Selbstbewußtseins. Als weitere Folgen niedrigen Lohnes zeigen sich dann verschiedene Mittel, welche der Arbeiterstand zu ergreifen pflegt, um die Löhne wieder zu erhöhen. Aber auch diese Mittel haben häufig wieder schlimme Folgen.

Dies gilt namentlich von den Arbeitseinstellungen, sogen. Strikes. Da der Arbeiter den Arbeitgeber notwendiger braucht als umgekehrt, müssen in der Regel in dem durch die Arbeitseinstellungen begonnenen Kampf zwischen Arbeitern und Arbeitgebern die letzteren siegreich bleiben. Die Unterstützungskassen, welche die Arbeiter für Teilnehmer an Strikes begründet haben, können natürlich auf die Dauer auch nicht hinreichen, um große feiernde Bevölkerungen von Arbeitern zu erhalten. Die Strikes werden in der Regel nur von den Arbeitern der großen Fabrikindustrie veranstaltet, ausnahmsweise von denen des Kleinhandwerkes und anderen. Je weniger notwendig ein Arbeiter für ein Geschäft ist, je weniger Kapitalsanlagen durch sein Wegbleiben von der Arbeit gefährdet werden, um so erfolgloser müssen die Strikes sein. Gefährlich können sie dagegen werden, wenn die Arbeiter durch Anwendung von Gewaltmaßregeln ihre Zwecke zu erreichen suchen. Immerhin können Strikes, auch wenn die Arbeitgeber momentan den Sieg in Händen behalten, doch für dieselben so teuer werden, daß sie bei künftigen Lohndifferenzen den Forderungen der Arbeiter leichter entgegenkommen.

Ein anderes Mittel der Arbeiter zur Erzielung von Lohnerhöhungen sind Auswanderungen. Sie finden um so häufiger statt, je näher Gegenden und Städte mit hohen Löhnen. Solche Auswanderungen sind manchmal bloß vorübergehend, wie sie z. B. zur Erntezeit in manchen Gegenden häufig stattfinden. Den wirtschaftlichen Vorteilen, welche derartige Wanderungen für die wandernden Arbeiter haben, stehen manche Nachteile für die Länder gegenüber. Sind die Wanderungen sehr vorübergehend, so ist selten wirtschaftlicher Segen dabei. Auch sind einwandernde Arbeiter von der Bevölkerung der Länder, in welche sie einwandern, keineswegs günstig aufgenommen. Dies gilt z. B. von den italienischen Arbeitern in Deutschland; in noch viel höherem Grade von den chinesischen in Amerika.

Als äußerste schlimmste Auswüchse der üblen Zustände, welche durch niedrige Löhne herbeigeführt werden, erscheinen eine Reihe von unmoralischen Erwerbsarten, welche Zeugnis von Demoralisation und wirtschaftlichem Verfalle bieten: Erpressung, Defraudation, Prostitution, Betteln und Diebstahl, und überhaupt jene Erwerbszweige, welche sich als die Verzerrungen ehrlicher Arbeit darstellen.

IX. **Lohnpolitik.** Die Staatsgewalt kennt kaum ein schwierigeres Gebiet ihrer Thätigkeit, als die Lohnfrage, wo die Anforderungen der Gerechtigkeit, der Billigkeit, des wirtschaftlichen Fortschritts und der wirtschaftlichen Freiheit so leicht in Widerspruch geraten können. Ein Eingreifen der Staatsgewalt in die Lohnfrage ist denkbar durch:

A. Lohntaxen. Sie bildeten mitunter Übergänge von der unfreien zur freien Arbeit. Sollen sie die Arbeitslöhne im Interesse der Lohnzahler niederhalten, so sind sie eine schreiende Ungerechtigkeit gegen die Lohnempfänger. Sollen sie die Löhne künstlich auf einer gewissen Höhe halten, so sind sie eine Unmöglichkeit, weil die Fähigkeit der Lohnzahler, Löhne von einer gewissen Höhe zu zahlen, eine schwankende ist und nicht dauernd garantiert werden kann. Lohntaxen sind daher nur ausnahmsweise in solchen Fällen gerechtfertigt, wo sie im Interesse der Lohnzahler wie der Lohnempfänger die mangelnde Konkurrenz ersetzen. Sie können in solchen Fällen den Eingriffen von Zufälligkeiten und Irrtümern, den Ausschreitungen des Eigennutzes von beiden Seiten vorbeugen, lästiges Feilschen verhüten.

B. Festsetzung eines Minimal-Lohnes. Sie setzt voraus, daß die Staatsgewalt im stande wäre, die zur genügenden Löhnung eben unzureichenden Kapitalien der Lohnzahler zu erhöhen. Andernfalls müßten die Unternehmer, welche den Minimallohn nicht zahlen können, den Betrieb einstellen. Wohin dann mit den Arbeitern und den erwerbslos gewordenen Lohnzahlern? Im Zusammenhang mit der Garantie eines Minimallohnes müßte notwendig eine Arbeitsgarantie stehen, welche wiederum eine vollständige sozialistische Wirtschaftseinrichtung, aber auch obrigkeitliche Regulierung des Arbeitsangebots, d. h. der Bevölkerung erfordern würde.

C. Die Staatsgewalt und die Arbeitseinstellungen; das Koalitionsrecht. Das Recht der Arbeiter, sich zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage zu vereinigen, muß heute anerkannt werden. Es schließt in sich auch das Recht zu gemeinsamer Arbeitseinstellung. Aber dieses Recht darf nicht so weit gehen, daß Zwang gegen die einer Arbeitseinstellung sich nicht anschließenden Arbeiter ausgeübt würde; dadurch würde das Koalitionsrecht zu einer Beschränkung der persönlichen Freiheit. Auch den öffentlichen Frieden darf die Koalition nicht angreifen. Endlich erscheinen auch die Kontraktbrüche, welche mit den Strikes verbunden zu sein pflegen, als Unrecht. Sie schädigen die Arbeitgeber, untergraben das Rechtsbewußtsein, machen die Arbeitsverhältnisse unsicher. Es ist jedoch sehr schwierig, den Massenkontraktbrüchen beizukommen. Alle Mittel dagegen, welche vorgeschlagen wurden, erweisen sich als unzulässig oder als unwirksam.

1. Polizeilicher Zwang zur Einhaltung der Arbeitskontrakte ist widersinnig, weil ersprießliche Arbeit nicht erzwungen werden kann.

2. Zivilrechtliche Verfolgung der Kontraktbrüche ist bei den Lohnarbeitern wirkungslos.

3. Auch der Lohnarrest zum Zwecke des Schadenersatzes ist ziemlich wirkungslos.

4. Schwarze Tafeln zur Bezeichnung der Kontraktbrüchigen sind umständlich und erschweren den Arbeitern die Rückkehr zu geordneten Verhältnissen.

5. Entziehung des Rechts auf Armenunterstützung schädigt die unschuldigen Familien der Kontraktbrüchigen.

6. Aufhebung aller Kündigungsfristen würde zu ganz ungeordneten Zuständen führen.

7. Kriminelle Bestrafung der Kontraktbrüche wäre nur zulässig, wenn alle Kontraktbrüche (auch von Nichtarbeitern begangen) bestraft würden.

3. Kapitel: Die Grundrente.

I. **Wesen derselben.** Alle drei Faktoren der Produktion: die Natur, die Arbeit und das Kapital können Veranlassung zur Entstehung eines Einkommens von längerer Dauer (Rente) geben. Am deutlichsten bemerkbar war aber von jeher die Entstehung der Rente aus der Okkupation von Naturgütern, als sog. Bodenrente. Bis in die neueste Zeit blieb man bei dem Begriff der Bodenrente stehen, deren Lehre insbesondere von dem englischen Nationalökonomen Ricardo ausgebildet wurde.

Grund und Boden ist ein Kapital, welches durch Unbeweglichkeit, Dauerhaftigkeit und durch eine selbständige produktive Kraft (vermöge der in ihm und auf ihn wirkenden Naturkräfte) vor anderen Kapitalien sich wesentlich auszeichnet. Das Bodenkapital war schon vor den Menschen da, ist also nicht durch menschliche Wirtschaft geschaffen. Es kann nutzbar gemacht, aber nicht vermehrt werden.

Unter der sog. Grundrente, Bodenrente oder Landrente versteht man die Rente, welche der Grundeigentümer von dem Grunde und Boden bezieht, abgesehen vom Zins der zur Urbarmachung und Verbesserung des Bodens verwendeten Kapitalien. Sie ist also das Resultat des ursprünglichen, von der Natur gegebenen Gebrauchswertes des Bodens. Der Boden hat in dreifacher Hinsicht Gebrauchswert; denn er enthält: 1) die Fähigkeit der Pflanzenernährung; 2) ist er Geber von mineralischen Rohstoffen und 3) Standort aller wirtschaftlichen Thätigkeit. Nach der ersten Richtung hin kommt die Grundrente hauptsächlich zum Vorschein bei den zur Land- und Forstwirtschaft verwendeten Grundstücken. Im Hinblick auf die mineralischen Rohstoffe des Bodens spricht man von einer Bergwerksrente. Die Rente als Ergebnis des Standorts kommt namentlich bei städtischen Bauplätzen auffällig zum Vorschein.

II. **Entstehung.** Die Grundrente entsteht mit der allmählichen Okkupation und Bearbeitung des Bodens. In allen Ländern, wo die Ansiedlung ein bisher noch unbetretenes Land in Angriff nimmt, wählt sie zuerst den am besten konvenierenden Boden und sieht dabei sowohl auf Produktionsfähigkeit, als auf Sicherheit, günstigen Verkehr u. s. f. So lange solche Grundstücke in gleicher Güte zu haben sind, vergilt der Preis ihrer Erzeugnisse die Produktionskosten. Im weiteren Verlaufe der Wirtschaft müssen dann allmählich minder günstige Ländereien in Angriff genommen werden. Dann werden alle Bodenprodukte gleich hoch ausgeboten, aber die Produkte der für die Bewirtschaftung günstigeren Ländereien enthalten in ihrem Preise mehr Gewinn, als die der minder brauchbaren. Auf diese Weise wird der Besitz einzelner Quelle eines dauernden Rentenbezugs. Er ist Kapital geworden. Der schlechteste Boden in einem Lande, der überhaupt noch bebaut wird, braucht gar keine Rente abzuwerfen; er ist eben kein Kapital mehr; er giebt nur den Arbeitslohn und die Zinsen der hineingewendeten Betriebskapitalien zurück. Die Thatsache, daß auf dem schlechtesten Boden gar keine Grundrente möglich sei, wird häufig dadurch unklar gemacht, daß schlechter Boden mit besserem zu einem wirtschaftlichen Ganzen verbunden wird. Die schlechtesten Grundstücke liefern aber, wenn auch keine Rente mehr, doch dauernde Arbeitsgelegenheit. Die Grundrente kann entweder als natürliche von dem Bewirtschafter selbst, oder als ausbedungene im Falle der Verpachtung bezogen werden.

Würden die übrigen freien Güter, welche die Natur darbietet, ebenso ausschließlich in Besitz genommen werden können, wie jene Grundstücke, welche bisher kein Privateigentum gewesen sind, dann würden sie, wenn sie auch nach einander in Benützung genommen würden, eine Rente geben.

Berechenbar wird die Grundrente, wenn ein Grundstück zum erstenmal verkauft wird. Nur zeigt sich dabei die Schwierigkeit, daß in dem Gesamtertrag sowie im Preise eines Grundstückes nicht bloß die reine Grundrente, d. h. der durch die Natur unentgeltlich geschenkte Gebrauchswert des Bodens stecken, sondern auch Arbeitslöhne, Kapitalzins und Gewinn, und zwar in der Regel so, daß sie sich nicht mehr unterscheiden lassen.

III. **Höhe der Grundrente.** Die Grundrente pflegt um so höher zu sein, je mehr und je bessere Früchte ein Boden trägt (hohe Rente von Weinbergen), je mehr bewegliches Kapital im betr. Wirtschaftsgebiet verfügbar, je zahlreicher die Bevölkerung und je geringer die Bodenfläche. Daher bewegt sich die Grundrente in einem umgekehrten Verhältnis wie die Rente vom beweglichen Kapital. Sie ist niedrig in unzivilisierten dünn bevölkerten Ländern und steigt mit der erstarkenden Kultur, wenn die Bevölkerung und das bewegliche Kapital wachsen, wenn der Bodenanbau intensiver wird und sich auch auf die schlechteren Grundstücke zu erstrecken beginnt. Am raschesten wächst sie in großen Städten. Im einzelnen Falle ist ihre Höhe schwer zu beurteilen, weil sie hinter Unternehmergewinn oder hinter dem Zins von beweglichem Kapital sich verstecken kann.

IV. **Verhältnis zu den Produktenpreisen.** Die Grundrente ist nicht die Ursache, sondern die Folge hoher Preise der Bodenprodukte. Sie hängt daher ab von den mannigfachen Umständen, welche auf die Preise der Bodenprodukte einwirken.

V. **Volkswirtschaftliche Bedeutung.** Da die Grundrente mit der steigenden Wertschätzung der

Bodennutzung entstand, ist sie eine im Wirtschaftsleben unvermeidliche Thatsache. Von manchen Seiten ist sie als ein unberechtigtes Monopol der Grundbesitzer bezeichnet worden, welches ohne deren Verdienst durch äußere Umstände entstand. Das zeigt sich ganz auffallend in den Städten, wo die Erträgnisse der Bauplätze sich ohne wirtschaftliche That der Eigentümer vermehren. In Rücksicht darauf wurde die Verstaatlichung des Grundbesitzes in Vorschlag gebracht, durch welche die Grundrente zwar nicht abgeschafft würde, aber der Gesamtheit zugute käme, welche dafür auch die Nachteile sinkender Grundrenten zu tragen hätte. Loslösung der landwirtschaftlichen Bevölkerung von ihrem Besitz, kostspielige Verwaltung des staatlichen Grundbesitzes, Pachtwirtschaft statt Eigenwirtschaft wären die Folge, ein wirklicher Gewinn der ganzen Volkswirtschaft sehr fraglich. Am ehesten gerechtfertigt wäre eine Verwandlung des städtischen Grundbesitzes in Gemeineigentum, aber eine kühne Finanzspekulation.

4. Kapitel: Der Kapitalzins.

I. **Wesen des Zinses.** Der Besitzer eines Gütervorrates, der mit diesen Gütern nicht selbst produktiv werden will, kann sie entweder verbrauchen, aufheben oder anderen zur Produktion überlassen. Thut er letzteres, so entsagt er den Genüssen aus dem Gebrauch dieser Güter. Für diese Entsagung verlangt er einen Vorteil, und er erhält diesen durch den Zins. Der Zins ist die Vergeltung für die Kapitalsnutzung. Der Zinsfuß, d. h. das Größenverhältnis des Zinses zum Kapital drückt den Preis für die Kapitalsnutzung aus. Der sog. landesübliche Zinsfuß ist die mittlere Preishöhe der Kapitalsnutzungen in einem Lande. Man unterscheidet beim Zins:

1. Den Mietzins, d. h. die Vergeltung für jene Überlassung von Gütern, wobei wieder das überlassene Gut als solches und kein anderes zurückgegeben wird. Also die Vergütung für Benützung von Häusern, Wohnungen, Grundstücken u. s. f.

2. Leihzins, d. h. die Vergütung für geliehene Güter in dem Falle, wo nur die Rückgabe gleicher Werte verlangt wird. Also die Vergeltung für vertretbare Sachen, namentlich für leihweise Überlassung von Geld.

Die Berechtigung des Zinsnehmens ist außer allem Zweifel, so lange der jetzige Begriff vom Eigentum besteht. Daß man das, was man selbst in einem gewissen Zeitraume nicht braucht, einem anderen zeitweilig überläßt, ist vernünftig. Und daß man etwas für diese Überlassung verlangt, ist berechtigt. Denn ein Kapital, welches man einem anderen überläßt, könnte man ja auch, wenn man es selbst nicht verbrauchen könnte, vertauschen und das dafür Eingetauschte dann verbrauchen. Thut man das nicht, so verzichtet man, so lange man ein Kapital entbehrt, auf dessen Genuß. Genuß aber ist Leben. Und deshalb ist der Zins als Vergütung für die Kapitalsentbehrung berechtigt; er hängt auf das unmittelbarste mit dem Eigentume zusammen. Bestritten wird diese Berechtigung in neuerer Zeit durch die Sozialisten, wie früher durch die Kirche. Der Zins ist ein end- und müheloser Güterzufluß für den Kapitalisten, ein ständiger Wertüberschuß oder Mehrwert, welcher aus der produktiven Anwendung der Kapitalien hervorgehend, den Kapitalisten zugeht. Die Begründung dieses Mehrwertes wurde erklärt:

1. Durch seine Notwendigkeit für die Produktion, weil ohne Zins der Kapitalist kein Interesse hätte, Kapitalien produktiv zu verwenden oder auszuleihen.
2. Durch die wirkliche Produktivität des Kapitals.
3. Durch die Enthaltsamkeit des Kapitalisten vom Verbrauch des Kapitals.
4. Durch eine Arbeitsthätigkeit des Kapitalisten, welche in seiner Verwaltung und Erhaltung des Kapitals liegt.
5. Durch eine Ausbeutung der kapitallosen Arbeiter seitens der Kapitalisten.
6. Aus einer Wertdifferenz, welche daraus entsteht, daß gegenwärtige Güter einen höheren Wert haben, als künftige erst entstehen sollende Güter.

II. **Bestimmungsgründe des Zinses.** Der Preis der Kapitalsbenützung hat seine Bestimmungsgründe wie jeder andere Preis. Diese Bestimmungsgründe sind:

1. Der Wert der Kapitalien für den, der sie zu leihen nimmt oder mietet. Wem ein geliehenes Kapital entweder zum geschäftlichen Betriebe oder aus anderen Gründen, z. B. um irgend welche recht dringende Ausgaben machen zu können, von hohem Werte ist, der mag und kann auch hohe Zinsen bezahlen. Maßgebend für den landesüblichen Zinsfuß ist der Ertrag der unergiebigsten Kapitalsverwendungen in einem Lande. Das heißt: diejenigen Kapitalien, die sich am schlechtesten rentieren, bestimmen die Höhe des landesüblichen Zinsfußes.

2. Die Zahlungsfähigkeit der Schuldner. Diese hängt einesteils ab von der ganzen wirtschaftlichen Stellung der Schuldner, anderenteils auch von der wirtschaftlichen Verbesserung, welche die Schuldner speziell durch das aufgenommene Darlehen etwa erleben. Wer mit einem geliehenen Kapital hohe Gewinne erzielen kann, kann auch hohe Zinsen bezahlen. Wenn man im wirtschaftlichen Leben sieht, daß gerade von zahlungsfähigen Schuldnern geringere Zinsen verlangt werden, als von solchen, die weniger zahlungsfähig sind, so liegt der Grund hievon, wie gleich gezeigt wird, anderweitig.

3. Ein weiterer Bestimmungsgrund des Kapitalzinses sind die Produktionskosten der Kapitalbenützung. Die Produktionskosten der Kapitalbenützung liegen hauptsächlich in der Entbehrung und dem Schaden, welche der Kapitalist dadurch hat, daß er sein ausgeliehenes Kapital nicht mehr selbst benützen kann. Die Produktionskosten der Kapitalbenützung setzen sich zusammen:

a) aus einem Ersatz für die Entbehrung des geliehenen Kapitals;

b) aus einem Ersatz für die Kosten der Erhaltung und Ausbesserung des geliehenen

Kapitals (z. B. beim Hauszins), sowie aus einem Ersatz für die gar nicht zu verbessernde Abnützung der geliehenen Kapitalien;

c) aus einer Sicherheitsprämie, welche der Gläubiger verlangen wird für die Gefahr, daß er möglicher Weise sein Kapital nicht mehr zurückerhält. Diese Sicherheitsprämie spielt im Zinse eine große Rolle. Weil die Sicherheit der Person, des Geschäftes, des Rechtsschutzes bei den verschiedenen Leihgeschäften, bei verschiedenen Völkern und in verschiedenen Zeiten eine so sehr verschiedene ist, muß auch die Sicherheitsprämie sehr verschieden sein. Der Zins muß also um so höher sein, je unsicherer die Rückzahlung des Kapitals in seinem vollen Werte, je unsicherer die Regelmäßigkeit der Verzinsung. Er muß um so höher sein, je weniger Kredit der Schuldner hat; je weniger durch das Recht für eine pünktliche Verzinsung und Rückzahlung der geliehenen Kapitalien gesorgt ist; je unbekannter und unsicherer jene Geschäfte sind, in welche die geliehenen Kapitalien gelegt werden; je leichter solche Kapitalien, die in ihrer Identität wieder zurückerstattet werden sollen, Schaden nehmen oder zu Grunde gehen können. Im Produktivkredit ist das Risiko des Gläubigers gewöhnlich geringer und die Sicherheitsprämie daher niedriger, als im Konsumtivkredit. Die Sicherheitsprämie kann übrigens fast ganz aus dem Zins herausgenommen werden, indem der Schuldner den Gläubiger durch ein vollwertiges Pfand hinlänglich deckt.

d) Aus einem Ersatz für Bemühungen, Verwaltungskosten, welche etwa dem Kapitalbesitzer beim Verborgen erwachsen.

Sämtliche unter a, b, c und d genannten Vergütungen zusammen bilden den rohen Zins (wie er im gewöhnlichen Sprachgebrauch verstanden wird), der unter a genannte Ersatz ist der reine Zins (Zins im wissenschaftlichen Sinne).

4. Ein weiterer Bestimmungsgrund des Kapitalzinses ist der Wert der Zahlungsmittel. Dieser zeigt sich in dieser Eigenschaft hauptsächlich darin, daß der Kapitalist, welcher Kapitalien verleiht, sich auch immer die Frage vorlegen muß, ob der Wert der Zinszahlung, welche er für den Moment bekommt, auch in Zukunft der gleiche bleiben wird, oder ob etwa eine gleiche Zinszahlung einmal weniger Wert haben kann.

5. Auf die Höhe des Kapitalzinses wirkt ferner die Konkurrenz der Kapitalisten. Je mehr Kapitalien ausgeliehen werden können und sollen, desto weniger Zins werden die Gläubiger verlangen können; sie werden zufrieden sein müssen, wenn sie nur überhaupt Kapitalsanlageplätze finden.

6. Die Konkurrenz der Kapitalsnachfrage durch die Schuldner muß den Zins erhöhen, sobald sie zunimmt; erniedrigen, sobald sie geringer wird.

III. **Verschiedene Zinshöhen.** Aus dem Zusammenwirken der verschiedenen Bestimmungsgründe des Kapitalzinses geht hervor, daß er ein hoher ist:

1. In unkultivierten Zuständen, wo noch wenig Kapital erspart ist, wo überdies die Rechtssicherheit, der Verkehr beschränkt, der Kredit unbekannt ist. In solchen Zuständen und bei solchen Völkern ist die Nachfrage nach Kapitalien groß, das Angebot gering. Die Sicherheitsprämie muß hoch sein. Selbst die vorhandenen Kapitalien finden nicht so schnell Anlageplätze, weil der Verkehr noch zu unbedeutend ist und der Kredit zu wenig ausgebildet. So war es möglich, daß vom 12. bis 14. Jahrhundert der Kapitalzins in England und Frankreich meistens 20% betrug und daß auch in neuerer Zeit in weniger kultivierten Ländern viel höhere Zinsen gezahlt werden als in Europa.

2. Bei kultivierten Völkern pflegt der Zinsfuß höher zu werden in allen Zuständen der Rechtsunsicherheit, namentlich in kriegerischer Zeit; ferner bei einer starken Vermehrung der Kapitalsnachfrage; so namentlich bei großen Staatsanleihen, Eisenbahnbauten u. dergl.

Der Kapitalzins pflegt mit der steigenden Kultur und der erstarkenden Volkswirtschaft zu sinken. So sank der gesetzliche Zins in Frankreich von 10% im 16. Jahrhundert auf 5% in der neuesten Zeit. Der russische Zinsfuß sank vom 11. bis 16. Jahrhundert von 40% auf 20%. Die Gründe dieses Sinkens liegen darin, daß bei zunehmender Kultur die Rechtssicherheit sich vermehrt und die Sicherheitsprämie deshalb geringer werden kann, daß der Kredit der Schuldner immer bekannter wird, die Kapitalien und ihr Angebot sich beständig vermehren. Das Sinken des Zinsfußes zeigt sich früher in den größeren Städten als auf dem Lande.

Dauernd niedriger Zinsfuß ist ein Beweis, daß das Volksvermögen und der Kredit im Zunehmen sind. Er hat günstige Folgen für die Produktion, indem er es solchen Unternehmern, welche ein eigenes Geschäft gründen wollen, ohne das Kapital dazu zu besitzen, ermöglicht, dasselbe leihweise aufzubringen. Das ist viel leichter möglich bei niedrigem als bei hohem Zinse. Für die Kapitalbesitzer, welche nicht im stande sind, ihre Kapitalien entsprechend zu vermehren, ist allerdings das fortwährende Sinken des Zinsfußes nicht günstig. Aber für die ganze Volkswirtschaft ist das kein Nachteil, denn die Kapitalisten werden durch dieses Sinken des Zinsfußes aufmerksam gemacht, daß auch sie die Pflicht haben, an der Volkswirtschaft, an der allgemeinen Werterhöhung thätigen Anteil zu nehmen. Übrigens sinkt der Zinsfuß nur langsam, da es auch in solchen Ländern, deren Wirtschaft stetig fortschreitet, manche Hindernisse dieses Sinkens giebt. Solche Hindernisse liegen in jeder Vermehrung der Kapitalsnachfrage, in jedem Übergange zu intensiveren Wirtschaftsmethoden. Überhaupt kann der Zinsfuß wohl nur bis zu einem gewissen Punkte sinken. Würde er zu niedrig, so würden die trägeren Kapitalbesitzer ihre Kapitalien lieber ganz aufzehren; die regsameren und klügeren würden die Kapitalien lieber in alle erdenklichen Unternehmungen wenden. Immer aber giebt das Sinken des Zinsfußes neben aller Erleichterung der Produktion Veranlassung, daß die Gebrauchsvorräte im Verhältnisse zu den Produktivkapitalien vermehrt werden. (Roscher.)

IV. **Ausgleichung des Zinses.** In einem wirtschaftlichen Gebiet trachtet der Preis der verschiedenen Kapitalnutzungen nach einem gewissen Gleichgewicht, nach dem Niveau des landesüblichen Zinsfußes. Wäre ein Wirtschaftszweig im stande, höhere Zinsen zu tragen als ein anderer, so würde Kapital überströmen und das Niveau wieder abgleichen. Alle Verschiedenheit von Zinszahlungen ist immer scheinbar, liegt nur in der Verschiedenheit der Sicherheitsprämie; diese schwankt, das Niveau des reinen Zinses strebt nach Ausgleichung.

Mit dem Steigen des Weltverkehrs dehnt sich dieses Gleichgewicht des Zinses über die Welt aus. So kommt es, daß wirtschaftlich sehr vorgeschrittene Länder, wo der Zinsfuß niedrig steht, einen Teil ihrer Kapitalien nach solchen Ländern übersiedeln, wo der Zins noch ein hoher ist.

Die Kapitalisten selber wandern selten aus, weil die Anhänglichkeit an die Heimat beim wohlhabenden Menschen stärker ist, als höhere Prozente. Häufiger kommt es vor, daß Niederlassungen zu Handelsunternehmungen in der Fremde gegründet werden und daß man solchen Niederlassungen oder dem Seehandel die Kapitalien überläßt.

Es ist indessen ein ziemlich gefährliches Unternehmen, Geld in fremdes Land zu bringen, damit es dort Zinsen trage. Häufig gehen bei dieser Spekulation Kapital und Zinsen verloren. Denn rohe Völker haben oft andere Anschauungen über Kredit, Zins und Eigentum, als zivilisierte.

Die Auswanderung der Kapitalien findet meistens auf dem Wege des Kredits statt. Privatkreditgeschäfte zwar sind nicht häufig im internationalen Verkehr. Dagegen leiht man häufig ausländischen Staaten oder großen ausländischen Korporationen, deren Kredit bekannt ist. Am häufigsten aber leiht man, indem man dem Auslande Waren verkauft und deren Bezahlung erst später, aber mit Zinsen, verlangt. Je niedriger der Zinsfuß eines Landes ist, um so leichter und länger kann es einem anderen Kredit geben. (Roscher.)

Das Streben des Zinses nach Ausgleichung hat aber doch auch bedeutende Hindernisse zu überwinden: die fehlende Einsicht der Gläubiger und Schuldner für das Wesen des Kredits und des Zinses; Rücksicht der Gläubiger und verschiedene Gutmütigkeit derselben; Verschiedenheit der Kreditgesetzgebung. Auch ist der landesübliche Zins bei langfristigen Darlehen notwendig ein anderer, weil gleichbleibender, als bei kurzfristigen.

V. **Zinspolitik, Zinsgesetze.** In den Anfängen der Kulturentwickelung, wo Darlehen meistens im Gebiet des Konsumtivkredits gegeben werden, verurteilt die öffentliche Meinung das Zinsnehmen als unmoralisch, als Bedrückung und Bewucherung des Schuldners durch den Gläubiger. Diese Anschauung findet ihren Ausdruck auch in älteren Gesetzgebungen und zwar in Z i n s v e r b o t e n und Z i n s t a x e n (mit fehlender oder beschränkter Klagbarkeit von Zinsforderungen). Je mehr die Wichtigkeit des Kredits als eines Förderungsmittels der Produktion und des Verkehrs eingesehen ward, umsomehr mußte eine Umwandlung der rechtlichen und moralischen Anschauung eintreten. Das kanonische Recht hatte das Zinsnehmen verboten (weil Geld keine Jungen erzeuge); im Mittelalter half man sich dagegen durch das Institut des R e n t e n k a u f s (Gültkaufs). Die neuere Zeit, vom 16. Jahrhundert ab, beseitigte die Zinsverbote und setzte an ihre Stelle Zinstaxen (Bestimmung eines Maximal-Zinsfußes) in verschiedenen Höhen. Auch diese verschwanden im 19. Jahrhundert, als der Gedanke der Wirtschaftsfreiheit zum Durchbruch gekommen war. Heutzutage gilt allgemein der Grundsatz, daß die Festsetzung des Zinsfußes Gegenstand freier Übereinkunft zwischen den Gläubigern und Schuldnern sein muß. Der strafrechtliche Begriff des W u c h e r s aber blieb bestehen, und mit ihm wurden auch jene Bestimmungen beibehalten (bezw. neu eingeführt), welche einer unmoralischen und daher strafwürdigen Ausbeutung des Kreditnehmers durch den Kreditgeber entgegentreten sollen. Beibehaltung dieser Wuchergesetze ist im Interesse der Moral in der Volkswirtschaft entschieden notwendig. Wenn auch nicht alle Wuchergeschäfte dem Strafgesetz verfallen, ist doch ihre Brandmarkung schon wertvoll.

5. Kapitel: **Der Gewinn.**

I. **Wesen des Gewinns.** Wer als Unternehmer die fruchtbringende Vereinigung von Kapital und Arbeit herstellt, der hat — mögen nun seine Arbeitskräfte oder seine Kapitalien, oder beide nur teilweise sein Eigentum, teilweise dagegen geliehene gewesen sein — eine ganz besondere Vergütung für diese wirtschaftliche That: den Gewinn. Der Gewinn im weitesten Sinne des Wortes ist der Überschuß des Preises der Produkte über den Betrag derjenigen Kosten hinaus, welche zur Herstellung und Marktlieferung der Produkte aufgewendet wurden.

Der Gewinn ist der Zweck des Unternehmens. Das Charakteristische am Unternehmen ist der Versuch. Wer etwas unternimmt, kennt den Erfolg seiner Unternehmung nicht ganz genau; er kann Gewinn oder Verlust erzielen.

Jede Unternehmung hat den Charakter der Neuheit. Wenn auch unzählige Unternehmer einen und denselben Erwerbszweig ergreifen, schaffen sie doch alle in verschiedener Weise und unter verschiedenen Umständen. Die Art der Produktion, die Umstände, die Hilfsmittel, die Absatzgelegenheiten sind nie ganz die gleichen.

Für diesen Versuch, für die damit verbundene Gefahr steht der Gewinn in Aussicht. Er muß in Aussicht stehen; sonst würde es niemandem einfallen, Kapital mit Arbeit zu befruchten und dabei beide zu riskieren.

Das eigentliche Wesen des Gewinns liegt eben darin, daß er das Ä q u i v a l e n t f ü r d e n V e r l u s t ist. Der Gewinn eines Jahres muß den

Verlust eines anderen decken. Aber damit ist der Unternehmer nicht zufrieden. Ihm wäre schlecht gedient, wenn er nach einer Reihe von Jahren bloß mit so viel Erfolg gearbeitet hätte, daß er im ganzen keinen Verlust gehabt hat. Er will vielmehr Erübrigungen erzielen. Aus welchem Teile des Ertrags aber werden dieselben gewonnen? kann man sie angesammelten Arbeitslohn des Unternehmers nennen oder angesammelte Sicherheitsprämien, welche angesammelt werden konnten, weil sie nicht zur Verwendung gelangten?

Sie sind nicht ganz das eine und nicht ganz das andere.

II. **Entstehung des Gewinns.** Leistungen gleicher Art haben vor dem konsumierenden Publikum den gleichen Preis, werden aber mit verschiedenen Kosten von den verschiedenen Unternehmern produziert. Den höchsten Überschuß über die Kosten erhält der, welcher unter den günstigsten Verhältnissen produziert. So entsteht der Gewinn:

1. Für den, der die Eigentümlichkeiten der Nachfrage am besten erkannt hat, den Geschmack des Publikums am frühesten und am genauesten durchschaut und am raschesten dazu thut, diesem Geschmacke zu dienen, sowie für den, der etwa im stande ist, schlummernde Geschmacksrichtungen des Publikums zu wecken und ihnen zuerst etwas zu bieten.
2. Für den, der bisher wertlosen Dingen und Kräften zuerst und in größter Ausdehnung einen Platz in der produktiven Thätigkeit einräumt.
3. Für den, der seine eigene und fremde Arbeitskraft am besten erkannt, gewürdigt, geteilt und angeordne hat.
4. Für den, der die verschiedenartigen Kapitalien am richtigsten zu schätzen und in der geeignetsten Weise zu verwerten weiß.
5. Für den, der die besten Absatzquellen seiner Leistungen aufzufinden versteht und seinen Absatzkreis am weitesten ausdehnt.
6. Für den, der die geeignetste Einkaufs- und Verkaufszeit wählt.
7. Für den, der die besten Verkehrswege zur Verfügung hatte oder ausfindig machte, die besten Mittel zur Aufbewahrung, sicheren Verpackung &c. kennt; endlich
8. für den, welcher das größte Risiko auf sich nahm, sei es nun, daß die Ungewißheit des Gelingens der Produktion oder der Nachfrage am größten war; sei es, daß seine riskierten Kapitalien oder Arbeitsleistungen großartiger waren, als jene seiner Konkurrenten.

In den meisten dieser Fälle ist zwar die Entstehung des Gewinns eine absichtliche, vom Unternehmer herbeigeführte. Aber in sehr vielen Fällen ist sie auch eine zufällige.

III. **Bestandteile des Gewinns.** Will man den reinen Gewinn eines Unternehmens erfahren, so muß man von dem nach Abzug der berechenbaren Produktionskosten noch übrig bleibenden Reinertrage abziehen:

1. den Arbeitslohn des Unternehmers selbst;
2. die Sicherheitsprämie, d. h. jenen Teil des Gewinns, welchen der Unternehmer beiseite legen muß, um damit das mögliche Risiko zu decken.

Beides sind aber meistens unberechenbare Größen und unterscheiden sich dadurch eben von den berechenbaren Produktionskosten.

Der Arbeitslohn, welchen der Unternehmer für sich selbst in Anschlag bringen darf, läßt sich ungefähr abschätzen, wenn der Unternehmer beobachtet, was Leute seines Bildungsgrades, die nicht selbst Unternehmer sind, bei gleichem Fleiße wie er, an Lohn oder Gehalt im Staatsdienste &c. beziehen. Aber solche Schätzungen sind sehr unzuverlässig; denn gerade jener Lohn, den Leute beziehen, welche die Unternehmerqualität haben, ist im höchsten Grade vom Zufall abhängig.

Die Sicherheitsprämie läßt sich fast nie genau berechnen. Sie fällt dann hinweg, wenn der aus dem Gewinn angesammelte Reservefonds so groß ist, wie derjenige Verlust, welcher entstehen würde, müßte der Unternehmer plötzlich ganz aufhören.

Einen Arbeitslohn für sich selbst muß der Unternehmer jedenfalls in Anschlag bringen. Seine Zeit, seine Opfer an Kraft muß er sich berechnen; denn er hätte ja, wenn er nicht in seinem Unternehmen gearbeitet hätte, mit diesen Opfern sich als Dirigent eines fremden Unternehmens Gehalt verdienen können.

IV. **Reservefonds.** Jedes Unternehmen ist unvorhergesehenen Unfällen, technischem und wirtschaftlichem Mißgeschick ausgesetzt. Jede einzelne Geschäftsperiode ist bloß ein Teil eines länger fortzusetzenden Geschäftsganges. Ist sie von jenen Unfällen frei geblieben, so kann doch eine künftige Periode davon betroffen werden. Jede einzelne Periode muß einen Teil des möglicherweise dem Geschäfte während seiner ganzen Dauer zugehenden unvorhergesehenen Verlustes tragen und einen Teil ihres Ertrages als Versicherungsquote abziehen.

Wie hoch diese Versicherungsquote sein soll, wird durch den Umfang und die Wahrscheinlichkeit der zu befürchtenden Verluste bestimmt.

Der Abzug dieses Versicherungsbetrags kann in ganz formloser Weise erfolgen. Jeder erfahrene Geschäftsmann weiß, daß auf gute Betriebsjahre schlechte folgen können. Er legt daher einen Teil des Reinertrags seiner guten Jahre zurück.

Diese Ersparnis nimmt die Form einer festen Geschäftsversicherung an, wenn man ausdrücklich zum Zwecke der Ausgleichung von außergewöhnlichen Verlusten bestimmte Teile des Reinertrags als Reservefonds ansammelt, ein Verfahren, welches jetzt namentlich bei Aktienunternehmungen allgemein üblich ist.

In Hinsicht auf die Höhe der Summe, die an den Reservefonds abgegeben werden soll, kann man sich entweder freie Hand behalten oder feste Regeln dafür aufstellen. Auch die Fälle, in welchen der Reservefonds angegriffen werden darf, können entweder unbestimmt gelassen sein oder es können darüber Bestimmungen im Vorhinein getroffen werden. Teils die Natur, teils Umfang und Form der Unternehmungen müssen da entscheiden. Je

kleiner und von kürzerer Dauer die Unternehmung, desto schwieriger ist es, sich über die Höhe und Möglichkeit der zu erwartenden Verluste auch nur annähernde Vorstellungen zu machen. Dies ist leichter bei Großunternehmungen, welche auf unbeschränkte Zeitdauer fortgeführt werden sollen.

Bei Einzelunternehmungen ist das Zurücklegen eines bestimmten Betrags zum Reservefonds minder wichtig, denn da erscheint das gesamte aus der Produktion gezogene ersparte Vermögen als solcher Reservefonds. Größere Gesellschaftsunternehmungen hingegen müssen besondere Rücksicht auf die möglichen Verluste und die dafür nötigen Deckungsmittel nehmen.

Unternehmungen von wesentlich neuem Charakter sind in dieser Hinsicht mehr im Ungewissen, als jene Unternehmungen, deren Aufgaben und Mittel allgemein bekannte und geläufige sind. Den ersteren fehlen die erfahrungsmäßigen Anhaltspunkte, welche letzteren zur Disposition stehen.

V. **Die Höhe des Unternehmergewinns.** Dieselbe bestimmt sich im wesentlichen:

1. Durch die Höhe des Kapitalzinses. Der durchschnittliche Gewinn, der in einem Lande von Unternehmern gemacht wird, kann im Verhältnis zum Kapitalzins nicht zu hoch sein. Sonst würden viele Kapitalisten sich entschließen, selbst Unternehmer zu werden, und eine Menge kapitalloser Arbeiter könnte ebenfalls mit fremdem Kapital Unternehmungen anfangen. Dadurch würde die Konkurrenz der Unternehmer sehr vermehrt und ihr Gewinn müßte wieder geringer werden. Wäre dagegen der durchschnittliche Gewinn der Unternehmer gegenüber dem Kapitalzinse allzu niedrig, so würde kein Mensch Unternehmer sein wollen. Weil aber in diesem Falle die Kapitalien keine geeignete Verwendung fänden, müßte auch der Kapitalzins entsprechend sinken.

2. In geringerem Grade nimmt auch die Höhe des Arbeitslohnes Einfluß auf den Gewinn der Unternehmer. Bei hohem Lohne ist es nämlich den Arbeitern leicht, Ersparnisse anzusammeln und selbst Unternehmungen zu beginnen, und so die Konkurrenz der Unternehmer zu vermehren.

3. Durch die Gefahr des Unternehmens. Schon oben wurde erwähnt, wie das Risiko notwendig in dem Gewinne ein Äquivalent finden muß.

4. Durch die Größe der Unternehmung. Große Unternehmungen können leichter durch Arbeitsteilung, durch vorteilhafte Anordnung des Anlage- und Betriebskapitals an den Produktionskosten sparen als kleinere. Die Last der Geschäftsführung wächst nicht in gleichem Maße wie die Größe des Unternehmens. Doch giebt es einen Punkt, wo der Gewinn aufhört mit der Größe des Unternehmens gleichen Schritt zu halten. Das ist dann der Fall, wenn das Unternehmen so groß wird, daß es nicht mehr von einem einzigen überwacht werden kann.

5. Durch die notwendigen Eigenschaften des Unternehmers. Dieselben sind im einzelnen schon früher erwähnt worden. Je seltener diese Eigenschaften sich finden und je mehr die eine oder andere derselben für einen gewissen Geschäftsbetrieb notwendig ist, um so mehr beschränkt sie die Zahl der konkurrierenden Unternehmer und erhöht den Gewinn derjenigen, welche sie besitzen.

6. Durch besondere, an der Unternehmung etwa haftende Unannehmlichkeiten. Z. B. in dem Falle, wo der Unternehmer während der Dauer der Unternehmung auf die Genüsse der Zivilisation oder des Familienlebens verzichten muß: bei Unternehmungen zur See oder in fernen und unzivilisierten Ländern.

7. Endlich wird die Höhe des Gewinnes auch vielfach durch zahllose Ereignisse beeinflußt, die auf den Ruf des Unternehmers einwirken, sowie durch die mehr oder weniger edlen Kunstgriffe des Unternehmers bei der Erhöhung dieses Rufes; durch Reklame und Schwindel.

VI. **Bewegung und Verteilung des Gewinns.** Auf höheren Kulturstufen pflegt der durchschnittliche Gewinn der Unternehmer zu sinken, ebenso wie der Zinsfuß sinkt. Doch ist dieses Sinken nur ein scheinbares; es ist nur ein Sinken der im Gewinn enthaltenen Sicherheitsprämie. Und diese darf in entwickelteren Wirtschaftszuständen kleiner werden, weil ja mit den Fortschritten der Zivilisation auch die Gefahren, denen die Unternehmungen ausgesetzt sind, kleiner werden. Auch die zunehmende Volksbildung vermehrt die Zahl der selbständigen Unternehmer, damit deren Konkurrenz, und verringert deshalb den durchschnittlichen Gewinn.

Wenn der Gewinn, den ein Unternehmer macht, dauernd und energisch sich verringert, so muß der Unternehmer suchen, an der Arbeit und dem Kapitale zu sparen. Steigt der Gewinn dauernd, so kommt die Erhöhung dem Unternehmer zu gute, so lange er sich gegen die Konkurrenz erwehren kann. Wenn er Geschäftsgeheimnisse besitzt, welche ihm eine vorteilhaftere Geschäftsführung ermöglichen, als seinen Konkurrenten, so kann er sich dauernd höheren Gewinn wahren. Kann er die Fortdauer seines höheren Gewinnes in irgend welcher Weise verbürgen, z. B. durch Besitz großer Kundschaften oder wertvoller Geschäftsgeheimnisse, dann nimmt dieser Vorteil den Charakter eines Kapitals an und kann verkauft werden. Jene Fortschritte der einzelnen Geschäftszweige, welche nicht Geschäftsgeheimnisse bleiben, bringen zunächst denjenigen Unternehmern Vorteile, von welchen sie ausgehen. Werden aber solche Verbesserungen bekannt, so werden sie auch von anderen Unternehmern nachgeahmt; dann sinkt der Unternehmergewinn und zwar zu Gunsten des Publikums.

VII. **Stellung des Gewinns zum Lohn und Zins.** Der Gewinn ist ein Einkommen, welches im ursprünglichen Zustande der menschlichen Wirtschaft jeder einzelne überhaupt thätige Mensch neben dem Arbeitslohne und dem freilich oft verschwindend kleinen Kapitalzinse, wenn auch ununterscheidbar, bezog und welches zugleich die meisten Reichtümer bildet. Der Kapitalist, der nicht selbst etwas unternimmt, kann seinen Reichtum nur langsam

durch Ersparnis vermehren; ebenso langsam der Lohnarbeiter durch Zurücklegen eines Teiles seines Lohnes. Rascher Reichtumerwerb ist nur dem Unternehmer möglich, welcher Gewinn bezieht. Wie der Arbeiter vom Kapitalisten, sondert sich im modernen Wirtschaftsbetrieb auch der Unternehmer von diesen beiden immer schärfer; immer ausgeprägter wird die Verschiedenheit der Thätigkeit und die ganze wirtschaftliche Stellung. Doch giebt es immerhin Übergänge zwischen diesen verschiedenen wirtschaftlichen Klassen, welche zeigen, daß eine absolute und unübersteigbare Schranke zwischen den einzelnen nicht vorhanden ist.

Jeder Arbeiter erscheint als Unternehmer in dem Moment, wo er sich entschließt, seine Kräfte einem bestimmten Arbeitszweige zu widmen, wo er seinen Beruf wählt oder wechselt, ja selbst dann, wenn er seine Arbeit, um Lohnerhöhung zu erzwingen, einstellt. In solchen Momenten fühlt er sich auch als Unternehmer.

Ebenso erscheint jeder Kapitalist als Unternehmer in dem Momente, wenn er seine Kapitalien irgendwo anlegt, wenn er sich entschließt, dies oder jenes zinstragende Papier zu kaufen, zu verkaufen oder zu vertauschen. Der Aktienbesitzer hat mehr den Charakter des Unternehmers, als der Besitzer von Papieren, welche festen Zins tragen.

Umgekehrt erscheint der Unternehmer bloß als Arbeiter, wenn er ein bereits begonnenes Geschäft, dessen Absatz und Ertrag schon feststeht, im bisherigen Geleise fortführt. Jede Erweiterung oder Änderung des Betriebs läßt ihn dagegen wieder als Unternehmer erscheinen. Und ebenso erscheint er auch als Kapitalist, wenn er den Betrieb, wie er begonnen, fortführt; wird aber sofort wieder zum Unternehmer, wenn er neues Kapital in sein Geschäft steckt.

Übrigens finden sich auch unter den Unternehmern selbst Abstufungen und Klassen. Sie unterscheiden sich zumeist durch die Art der Kapitalien, welche im Unternehmen stecken.

Die flüssigsten Kapitalien befinden sich in den Handelsunternehmungen. Hier ist die Gefahr am größten, aber auch der Gewinn.

Weniger beweglich sind jene Kapitalien, welche in industriellen Unternehmungen liegen. Darum pflegen bei solchen Unternehmungen zwar weniger auffallende Reichtümer erworben zu werden, wie bei den Handelsunternehmungen, aber auch geringere Bankrotte vorzukommen.

Die wenigst flüssigen Kapitalien befinden sich bei den Unternehmungen land- und forstwirtschaftlicher Natur. Hier ist die Gefahr eine noch geringere, aber mit ihr auch der Gewinn.

Den Übergang von der Klasse der Unternehmer zur Arbeiterklasse bilden die sogenannten liberalen Berufsarten, die höheren Dienstleistungen. Wenn man bedenkt, daß alle, welche solche Berufsarten ergreifen, eine Summe von Kenntnissen besitzen müssen, und daß diese Kenntnisse ebenfalls Kapitalien repräsentieren, so erscheinen solche Berufszweige in vieler Hinsicht als Unternehmungen.

Die Kapitalisten haben längst den wirtschaftlichen Vorteil erkannt, welchen die Unternehmer vor ihnen voraus haben. Sie haben sich daher angewöhnt, in mehr oder weniger vorsichtiger Weise selbst Unternehmer zu spielen dadurch, daß sie sich mit einem Teil ihres Vermögens an Aktienunternehmungen beteiligen oder Unternehmern riskierte Darlehen gewähren.

V. Abschnitt. Die Konsumtion.

1. Kapitel: Wesen der Konsumtion.

Da die Güter die Aufgabe haben, zur Befriedigung der Bedürfnisse zu dienen, so ist es ihre Bestimmung, schließlich konsumiert zu werden. Diejenigen wirtschaftlichen Erscheinungen, die im Bereiche der Konsumtion noch von Wichtigkeit sind, sind nur wenige.

I. **Verschiedenheiten der Konsumtion.** Vor allem bemerkt man, daß die Konsumtion auf die Güter einen sehr verschiedenen Einfluß äußert. Es giebt eine Reihe von Unterschieden des Verbrauches, welche in der Natur der Güter selbst begründet sind. Die verschiedenen Gruppen von Gütern werden ja zu ungemein verschiedenen Zwecken verwendet; häufig kann ein Gut selbst zu verschiedenen Zwecken gebraucht werden. Diese verschiedenen Zwecke wirken bald mehr, bald weniger zerstörend auf den Bestand des Gutes. Bei einzelnen Gütern liegt es in ihrem Wesen, daß sie durch die Konsumtion vollständig zerstört werden; im Wesen anderer dagegen liegt es, daß man sie nicht verbraucht, sondern nur gebraucht und bei der Anwendung möglichst schonend zu Werke geht. Der Mensch und die Natur arbeiten gleichzeitig an der Zerstörung aller vorhandenen Werte, aber in sehr verschiedener Weise; die Natur nach ihren Gesetzen, der Mensch teils nach seinen Bedürfnissen, teils nach den verschieden aufgefaßten Regeln von Nützlichkeit und Sparsamkeit. Hierzu kommt aber auch noch, daß die Entstehungsart der Güter Einfluß auf ihre Dauerhaftigkeit äußert. Die Dauerhaftigkeit der Produkte, sowie ihre Reparaturfähigkeit werden nicht allein durch ihr Rohmaterial, sondern auch durch die Produktionsmethode bedingt. Produkte der Handarbeit sind reparaturfähiger, als Produkte der Maschinenarbeit. Je mehr menschliche Arbeit in einem Produkte aufgegangen ist, je sorgfältiger daran gearbeitet wurde, um so sorgfältiger wird es auch in der Regel beim Gebrauche behandelt, um so dauerhafter pflegt es zu sein. Die Konsumtion von sog. Rohprodukten, deren Bestimmung es ist, in den Werkstätten der Industrie konsumiert zu werden und aus denselben als Fabri-

kate hervorzugehen, ist notwendig eine ganz andere, als die Konsumtion von solchen Rohstoffen, die unmittelbar zur Nahrung und ähnlichen Zwecken verbraucht werden; sie ist ebenfalls eine andere bei den Fabrikaten; und zwar wieder verschieden bei den Erzeugnissen des Kleingewerbes, bei den Erzeugnissen der maschinenmäßigen Großindustrie und bei den Erzeugnissen des Kunstgewerbes oder der Kunst selbst. Diese letzteren, am wenigsten für einen zerstörend wirkenden Gebrauch bestimmt, pflegen unter allen menschlichen Erzeugnissen die längste Dauer zu haben.

Weitere Unterschiede der Konsumtion ergeben sich, wenn man berücksichtigt, was nach dem Verbrauche eines Gutes übrig bleibt. Selbst wenn die Güter verbraucht werden, sind es immer nur Teile, die aus dem Bereiche der Werte verschwinden. Sehr häufig bleiben Reste der verbrauchten Güter zurück, die noch einen, wenn auch geringen Wert haben. Und diese Reste aus dem Gebiete der Wirtschaft sich nicht entfernen zu lassen, sondern sie sobald als möglich wieder neuen produktiven Zwecken dienstbar zu machen, ist ebenfalls eine wichtige Aufgabe der Volkswirtschaft. Die moderne Technik leistet immer größeres in Bezug auf die Wiederverjüngung von abgebrauchten Produkten, z. B. im Gebiete der Papierfabrikation, der Shoddyindustrie, Düngerfabrikation u. s. f.

Sehr bedeutende Konsumtionsunterschiede ergeben sich endlich, wenn man die Person der Konsumenten betrachtet. Es ist zwar jeder Mensch ein Konsument, und der Ausdruck „Konsument“ kann daher nicht für eine besondere Menschenklasse gebraucht werden, sondern er wird gewöhnlich gebraucht, indem man den Produzenten gewisser Güter die Konsumenten gegenüberstellt. Die Verschiedenheit des Güterverbrauches durch die Konsumenten zeigt sich zunächst in der Verschiedenheit der Bedürfnisse, in der Mannigfaltigkeit und in der Massenhaftigkeit der verbrauchten Güter, aber auch in der größeren oder geringeren Sorgfalt, mit welcher je nach der Laune, der Vorsicht und Überlegung des Konsumenten die Konsumtion stattfindet.

II. **Verhältnis der Konsumtion zum Einkommen und Vermögen.** Die Verteilung des Einkommens einer einzelnen Wirtschaft auf die verschiedenen Bedürfnisse wird als Haushalt bezeichnet. Der Haushalt bestimmt, wie das Einkommen verwendet, welche Quoten desselben den einzelnen Konsumtionen zugewendet werden sollen. Es ist Aufgabe eines vernünftigen Haushalts, hiefür bestimmte Pläne zu bilden, dieselben aber hernach auch wirklich einzuhalten. Ersteres fordert wirtschaftliche Einsicht und Voraussicht, letzteres eine gewisse Willensstärke gegenüber den andrängenden Bedürfnissen. Je nach dem verschiedenen Verhältnis der Konsumtion zum Einkommen und Vermögen unterscheidet man verschwenderischen, geizigen und sparsamen Haushalt.

A. Verschwendung. Ein Güterverbrauch, welcher die künftigen Bedürfnisse und ihre Befriedigung nicht in vernünftige Berücksichtigung bringt, ist Verschwendung. Es läßt sich eine ganze Reihe von Verbrauchshandlungen aufzählen, welche alle in den Begriff der Verschwendung fallen. Es verschwendet, wer Güter zerstört, ohne irgend einem Bedürfnisse zu dienen; wer mehr Güter zur Befriedigung eines Bedürfnisses braucht, als notwendig wären; wer teure Güter verbraucht, wo wohlfeile denselben Zweck erfüllen; wer Kapital verbraucht und dadurch für immer eine Nutzung vernichtet, statt bloß Einkommen zu verbrauchen (nur ausnahmsweise ist Kapitalverbrauch keine Verschwendung); wer mit Gütern, welche dauernde Bedürfnisse befriedigen könnten, bloß vorübergehende Bedürfnisse befriedigt.

Die Verschwendung hat zur Folge für den Verschwender selbst eine Verminderung seiner wirtschaftlichen Wohlfahrt; für die gesamte Volkswirtschaft ist die Verschwendung eines einzelnen bedeutungslos. Wichtig wird dagegen für die gesamte Volkswirtschaft die Verschwendung ganzer Volksklassen. Solche in weiteren Kreisen übliche Verschwendung läßt wohl eine vermehrte Nachfrage nach manchen Produkten, namentlich nach Luxusartikeln entstehen. Diese vermehrte Nachfrage wirkt auf manche Warenpreise erhöhend. Hierbei machen manche Produzenten einen mehr als landesüblichen Gewinn, bis das Angebot der Produkte sich vermehrt. Mit der Zeit aber zeigen sich die Kapitalien der Verschwender erschöpft, es vermindert sich die Nachfrage nach Luxusartikeln und die Produzenten kommen in Schaden. Bei jeder großen Verschwendung läuft immer Geld auf unproduktive Weise um; es werden immer Güter zerstört, der Volkswohlstand geschmälert, und das Vermögen der zu Grunde gegangenen Verschwender kommt leider meistens in die Hände derjenigen, welche sie zu Grunde gerichtet haben.

B. Geiz. Der Geiz spart Güter durch Vernachlässigung gegenwärtiger Bedürfnisse. Er opfert die Bedürfnisse den Gütern auf. Geizig ist, wer vernünftige, sittliche Bedürfnisse nicht befriedigt, welche ohne Schaden für die Zukunft befriedigt werden könnten. Aus dem Wirtschaftsleben der Gegenwart ist der Geiz so ziemlich verdrängt worden; an seine Stelle tritt ein vielfach übertriebener Erwerbseifer mit Genußsucht verbunden. Die Folgen des Geizes direkt für die gesamte Volkswirtschaft sind nicht nachteilig, da ja die Ersparnisse des Geizigen nach seinem Tode wieder der Produktion zu gute kommen.

C. Sparsamkeit. Zwischen Geiz und Verschwendung steht die Sparsamkeit inmitten. Man versteht unter ihr jenen Grad des Güterverbrauches, welcher gegenwärtige und künftige Bedürfnisse in gleicher vernünftiger Weise berücksichtigt und jedes Bedürfnis auf die billigste Weise befriedigt. Die Sparsamkeit beabsichtigt Schonung und Vermehrung des Vermögens, und ihre Mittel zu diesem Zwecke sind: stetige Berechnung des ganzen Vermögensstandes; vernünftige Vergleichung der Bedürfnisse; Befriedigung nur solcher Bedürfnisse, die nach dem Stande des Vermögens auch

künftig befriedigt werden können; Befriedigung der Bedürfnisse mit möglichst wenigen, möglichst billigen, möglichst dauerhaften Gütern; sorgfältige Aufbewahrung, sichere Anlage des Vermögens und sofortige produktive Verwendung aller Ersparnisse.

Die Wirkungen der Sparsamkeit richten sich nach der Art, in welcher das Ersparte verwendet wird.

Wird das Ersparte bloß aufgehoben und nicht produktiv verwendet, so ist diese Ersparnis von keinem bedeutenden wirtschaftlichen Erfolg.

Wird dagegen die Ersparnis zur Bildung eines produktiven Kapitals benützt, so erhalten die ersparten Gütervorräte andere Arbeiter, andere Bedingungen der Produktion und der Verteilung, und andere Konsumenten.

Alle Kapitalersparnis hat ihre durch die Vernunft gebotenen Grenzen. Da die Ersparnis zwischen Verschwendung und Geiz inmitten liegt, grenzt sie auf beiden Seiten an das Übel. Wenn man sich etwas erspart, muß man sich fragen, wofür man spart und wozu man das Ersparte verwendet. Man wird dann durch Ersparnis seine Gebrauchsvorräte, aber nur bis zu dem Grade vermehren, wo die Verschwendung anfangen würde. Und man wird das Produktivkapital aus den Ersparnissen vermehren, soweit die Produktion durch solche Zuwendung von Ersparnissen wirklich gesteigert werden kann. Kann man Ersparnisse in der eigenen Wirtschaft nicht produktiv verwenden, so vertraut man sie leihweise anderen Wirtschaften an.

Wie bei einzelnen Menschen, finden sich auch bei ganzen Völkern die Unterschiede verschwenderischer und sparsamer Charaktere. Doch kann bei ganzen Völkern der Gegensatz nie so auffallend werden, wie bei einzelnen Menschen. Gewisse Unterschiede sind notorisch, wie etwa die Sparsamkeit des dänischen, des schweizerischen, des schottischen und des niederländischen Volkes. Im Gegensatze dazu der verschwenderische Haushalt der Osmanen und anderer osteuropäischer Völker.

2. Kapitel: Der Luxus.

I. **Wesen des Luxus.** Unter allen wirtschaftlichen Erscheinungen ist die glänzendste der Luxus, in welchem wir die höchste und duftigste Blüte der Volkswirtschaft erkennen. Man pflegt alle Ereignisse und Dinge nach ihrer Nützlichkeit zu beurteilen. Der Mensch verlangt zunächst das Notwendige und Nützliche, aber hierzu auch eine Bedürfnisbefriedigung, die über die Grenzen des Nützlichen hinausgeht. Diese bezeichnet man als Luxus. Jeder einzelne Mensch, jede Familie, jeder Stand, jedes Volk und jedes Zeitalter nennt alles dasjenige Luxus, was ihm selbst entbehrlich scheint. Gegensatz des Luxus ist das Nützliche und Notwendige. Allerdings ist der Begriff des Entbehrlichen ein durchaus verschiedener. Der eine findet dies entbehrlich, der andere jenes. Kunst mag dem Einzelnen als Luxus erscheinen; für ein ganzes Volk ist sie notwendig, sonst ist es ein Volk von Barbaren.

II. **Wirkungen des Luxus.** Aller Luxus kann eine zweifache Aufgabe haben: entweder die Veranlassung eines gewissen äußeren Eindruckes, z. B. durch äußeren Prunk, oder die Erzeugung einer wirklichen Bedürfnisbefriedigung.

Nur die absolute Nützlichkeitstheorie kann den Luxus verdammen. Sie hat aber keine Berechtigung. Denn trotz seiner Nachteile ist der Luxus mit allem, was an ihm hängt, eine energische Ursache für den Menschen zur Arbeit. Er fördert immerfort die Produktion; er veranlaßt stets neue Erfindungen, neue Gedankenarbeit. Wenn er schlimme Seiten aufweist, so teilt er hierin das Schicksal aller anderen wirtschaftlichen Erscheinungen, die ebenfalls ihre guten und schlimmen Seiten haben. Schlechte moralische Wirkungen äußert er nur, wenn er ein Übergewicht über den menschlichen Willen bekommt, wenn er die Kraft der Selbstüberwindung und Entbehrung lähmt und den Menschen in verweichlichende Vergnügungen senkt. Dies ist indessen keineswegs von jeder Art des Luxus zu befürchten.

Der Luxus versieht seine Güter mit besonderen Eigenschaften; Schönheit der Form und Farbe, Duft und Geschmack sind die wichtigsten dieser Eigenschaften. Die eigentlich materielle Grundlage der Luxusgüter ist dabei verhältnismäßig unbedeutend. Ihr wirtschaftlicher Bestand hat keine sichere Grundlage; die Laune der Zeit erhält sie länger oder zerstört sie rascher als andere Güter; sie bietet ihnen sorgfältigere Schonung und übermütigste Zerstörung.

III. **Arten des Luxus.** In der Geschichte des Luxus unterscheidet man:

1. Die Anfänge des Luxus. In seinen Anfängen zeigt sich der Luxus immer roh, mehr durch Quantität als durch Qualität des Verbrauchten wirkend, mehr in kostspieliger Pracht als wirklicher Bequemlichkeit bestehend. Ihn charakterisieren die rohesten Genüsse mit ihrer Entartung: Gefräßigkeit, Trunksucht, schwerfällige Kleiderpracht. Auch Exzesse bei einzelnen Gelegenheiten; übertriebene Gastfreiheit, Ernährung von Schmarotzern, unsinniger Dienerschaftsluxus.

2. Mit zunehmender Bildung der Völker erreicht der Luxus seine höchste Blüte; er richtet sich nicht mehr auf unbequemen Prunk, sondern auf geschmackvolle und gesunde Lebensgenüsse. Hier führt er den Menschen vielfach in natürliche Zustände zurück, verschafft ihm durch Massenproduktion eine Reihe von wohlfeilen Gütern, ersetzt durch Geschmack manches an Pracht und erfüllt das ganze Leben der Völker. Er äußert sich mehr im Hause durch Behaglichkeit, Reinlichkeit u. s. f. als außerhalb. Seine edelsten und feinsten Genüsse werden auch dem Ärmeren zugänglich: Teilnahme an dem Kunstleben der Nation 2c. Günstige Folgen des Luxus können nur von diesem in der Blüte befindlichen Luxus gerühmt werden. Er liebt es, sich mit Geist zu verbinden und in dieser Verbindung zur Kunst zu werden.

3. Der Luxus kann auch vollkommen entarten. Dann treten wieder die Kostspieligkeit, der äußere Prunk hervor; an die Stelle der Schönheit tritt das Pikante und Raffinierte; an die Stelle der Bequemlichkeit die Verweichlichung. Großartige Beispiele eines entarteten Luxus zeigen die älteren orientalischen Völker, die römische Kaiserzeit; aber auch manche Sitten der Gegenwart. Die Schädlichkeit des entarteten Luxus besteht darin, daß er sowohl wirtschaftliche, als auch sanitätliche, moralische und politische Pflichten verletzen kann.

Der moderne Luxus insbesondere. Ein Grundzug des modernen Luxus ist seine Abhängigkeit von der Massenproduktion, durch welche er vor manchen Verirrungen geschützt wird. Die verderblichste Verirrung des heutigen Luxus liegt entschieden im Mißbrauch geistiger Getränke und narkotischer Genußmittel. Dagegen ist der Kleiderluxus heutzutage weit maßvoller als vordem, der Luxus in Bezug auf Wohnungen und Geräte von der Kunst veredelt; der Dienerschaftsluxus sehr zurückgegangen und gleichmäßiger verbreitet. Auch findet sich vielfach ein wohlthätiger öffentlicher Luxus, welchen Staat und Gemeindeverwaltungen treiben, indem sie öffentliche Gärten, Museen, Prachtgebäude für verschiedene Zwecke errichten und dem Publikum zum Gebrauch stellen. Bezeichnend für den heutigen Luxus ist es auch, daß ein großer Teil desselben keinen dauernden Besitz voraussetzt, sondern in genußreichen Thätigkeiten besteht und mit bescheidenem Aufwand erreichbar ist: Spiel, Sport, Dilettantismus. Große öffentliche Feste laden auch den Armen zur Teilnahme an einem nationalen Luxus ein.

3. Kapitel: Der Absatz.

I. **Wesen.** Den Übergang der Güter aus der Produktion in die Konsumtion bildet der Absatz. Absatz ist die Möglichkeit, eine Ware zu verkaufen; man denkt dabei an regelmäßige Käufer und regelmäßigen Verkauf, sei es auf Bestellung oder marktmäßig. Man hofft auf Absatz, d. h. man erwartet Käufer zu finden, man hat Absatz, d. h. man hat bereits eine Zeit lang für eine Ware regelmäßige Käufer gefunden.

Der Absatz ist von höchster Wichtigkeit für den einzelnen Produzenten. Der Produzent arbeitet ja nur für den Absatz; er will raschen, reichlichen, regelmäßigen und guten Absatz.

1. Der Absatz soll ein rascher sein. Denn dadurch wird der Produzent zur energischsten Thätigkeit gespornt; er erzielt um so größeren Gewinn, je rascher der Absatz ist, weil er dann um so schneller die in die Produktion gewendeten Kapitalien zurückerhält und neue Kapitalverwendungen machen kann. Bei raschem Absatze ist es auch viel leichter möglich, gute Ware dem Publikum zu bieten; die Produktion kann sich dabei leichter an die Mode anschmiegen und technische Fortschritte aneignen; es bleibt keine alte verlegene Ware, die später zu Schleuderpreisen abgegeben werden muß, wenn sie nicht etwa gar völlig verdirbt.

2. Regelmäßigkeit des Absatzes ist für den Produzenten höchst erwünscht und günstig, um seine Anlage- und Betriebskapitalien gehörig ausnützen zu können. Unregelmäßiger Absatz zieht auch einen unregelmäßigen Geschäftsgang nach sich; Unternehmer, Arbeiter und Kapital werden dabei bald zu übermäßiger Anstrengung veranlaßt, bald zur Unthätigkeit verurteilt. Steigt der Absatz plötzlich, so muß rasch und hastig gearbeitet werden, neue — oft nicht gehörig eingeschulte — Arbeiter beigezogen, neue — oft nicht die besten — Rohstoffe gekauft werden, um sie nur überhaupt zu bekommen. Sinkt dagegen der Absatz bedeutend und rasch, so müssen wieder entsprechende Reduktionen im Betrieb eintreten; dann sind wieder die Gebäude und Maschinen zu großartig, die Arbeiter zu zahlreich, Rohstoffe in gewaltigen Vorräten da. Will der Unternehmer dieses Anpassen des Betriebs an den schwankenden Absatz vermeiden und den Schwankungen des Absatzes eine durchschnittliche Produktion entgegenstellen, so wird er oft eine große Masse von Waren auf Lager haben, es liegt ihm also ein bedeutendes Kapital zeitweise unverzinslich da; er muß die Zinsen auf den Preis der Ware schlagen; darunter leidet dann wieder der Absatz.

Je unregelmäßiger ein Absatz ist, um so stärker treten diese Übelstände hervor. Bei manchen Industriezweigen ist das Steigen und Fallen des Absatzes ein mit ziemlicher Sicherheit voraus berechenbares. Da kann sich der Produzent auf die Schwankungen vorbereiten. Bei jenen dagegen, wo der Absatz ganz unberechenbar ist, müssen natürlich die ganze Anlage, der Betrieb und die Preise darauf eingerichtet sein. Die Anlage muß leicht und provisorisch, der Betrieb flüchtig und elastisch, die Preise hoch sein.

Der Absatz eines Produkts wird um so regelmäßiger sein, je weiter der Kreis der Konsumenten ist, von welchen es gekauft wird.

3. Ein guter Absatz ist jener, wobei die Preise hoch über den Produktionskosten stehen. Er wird in der Regel weder ein rascher, noch ein massenhafter, noch ein regelmäßiger sein. Er resultiert aus der Verbreitung neuer Waren auf dem Markte, aus besonderen Produktionsvorteilen, Geschäftsgeheimnissen &c. und bleibt eben nur so lange gut, als diese besonderen Vorteile festgehalten werden können.

4. Der Absatz muß aber auch reichlich sein; der Massenabsatz hat die größten Vorteile für den Produzenten wie für das Publikum. Ausdehnung und Schnelligkeit des Absatzes laufen allerdings meistens parallel; doch hat der Massenabsatz besondere Eigentümlichkeiten. Er setzt Produkte voraus, welche allgemein beliebt oder notwendig und so billig sind, daß sie der großen Masse des Volkes zugänglich werden. Also keine feinen Luxuswaren, sondern ordinäre aber solide Ware. Je billiger, desto größer die Zahl der Konsumenten. Der Produzent gewinnt dabei an dem einzelnen verkauften Artikel nur wenig; sein Gewinn wird nur durch die Masse erzielt, und auch da nicht durch die Höhe des Preises, sondern nur dadurch,

daß es gerade der Massenproduktion möglich ist, in ausgedehntester Weise von den Vorteilen der Maschine und der Arbeitsteilung Gebrauch zu machen und sich Spezialitäten zu widmen.

II. **Vorausberechnung des Absatzes.** Vorausberechnung des Absatzes ist so schwierig, daß selten ein Unternehmer daran denkt, sie vorzunehmen. Kleinere und mittlere Unternehmungen verzichten sehr häufig auf eine auch nur annähernde Schätzung des Absatzes. Man nimmt bei der Gründung an, daß alles, was das Geschäft bei einem gegebenen Umfang produzieren kann, Absatz finden werde.

Zumeist kommt hierbei in Frage, ob ein Geschäft auf den Lokalabsatz beschränkt ist oder nicht. Ist ersteres der Fall, so müssen natürlich auch die kleinsten Unternehmer, ehe sie ihr Geschäft beginnen, berechnen, ob der zu erwartende Minimalabsatz ihrem Geschäft als Basis dienen könne. Wo dies nicht mehr der Fall ist, muß die produktive Thätigkeit auf Selbständigkeit verzichten und als Nebenbeschäftigung einem anderen Erwerb sich anschließen.

Von jenen Unternehmungen, welche nicht nur für den Lokalbedarf arbeiten, sondern für weitere Kreise, müssen jedenfalls die ganz großen die möglichst genauen Schätzungen des zu erwartenden Absatzes vornehmen. Dabei sind freilich die verschiedenen Arten von Erzeugnissen in ihrer Absatzfähigkeit wohl zu unterscheiden.

III. **Die Konkurrenz.** Wenn jeder Unternehmer in regelmäßigem, gutem und reichlichem Absatze die Lebensbedingung seines Geschäftes sieht, ist es sehr begreiflich, daß ihm vor allem daran liegt, jene Verhältnisse genau kennen zu lernen, die ihn nötigen, seinen Absatz mit anderen zu teilen. Der Unternehmer studiert die Konkurrenz seiner Geschäftsgenossen mit demselben Eifer, mit dem er sich bemüht, auf die Wünsche seiner Konsumenten einzugehen. Aber er kann sich nicht damit zufrieden geben, zu wissen, welche Artikel, welche Geschäfte mit den seinen konkurrieren; er muß auch erfahren, ob die Macht dieser Konkurrenz im Zu- oder Abnehmen ist, und worin diese Macht zumeist begründet ist. Befinden sich die konkurrierenden Geschäfte am Platze, so ist es nicht schwer, diese Beobachtungen zu machen. Fühlt der Unternehmer in seinem Absatze die Wirkungen übermächtiger Konkurrenz, so kann dieselbe entweder in billigeren Preisen oder in besserer Qualität, in lebhafterer Reklame, oder lediglich in einer Angewohnheit der Konsumenten liegen. In den ersten drei Fällen liegt es auf der Hand, was zu thun ist: Ermäßigung der Preise, Verbesserung der Qualität, Bekanntmachung des Geschäftes. Im letzteren Falle bleibt nichts übrig, als Geduld und Ausdauer, bis die Gewohnheit der Käufer besiegt, resp. für das eigene Geschäft gewonnen ist. Freilich muß sich der Unternehmer darüber klar sein, wie weit seine Ausdauer reicht. Kommt dagegen die konkurrierende Ware von auswärts, so sind die Verhältnisse etwas schwieriger zu durchschauen.

Die Aufgabe, welche das Studium der Konkurrenz und ihrer Ursachen dem Produzenten auferlegt, besteht darin, daß er die fremden Produktionsvorteile möglichst bei sich einzubürgern, die einheimischen Nachteile möglichst zu mildern sucht. Zumeist aber wird er bestrebt sein müssen, die seinem Platze und seinem Lande speziell eigentümlichen Produktionsvorteile recht zur Geltung zu bringen und zu entwickeln, damit sie denen der auswärtigen Produktion das Gleichgewicht halten können.

4. Kapitel: Das Gleichgewicht von Konsumtion und Produktion.

I. **Bedeutung.** Zum Gedeihen jeder Privatwirtschaft und jeder Volkswirtschaft ist eine gleichmäßige Ausbildung von Konsumtion und Produktion nötig. Jede Nachfrage muß ihr Angebot finden, und jedes Angebot seine Nachfrage. Wäre die Produktion schwächer als die Konsumtion, so würde das vorhandene Vermögen stets abnehmen und der Wohlstand sinken. Wäre dagegen die Konsumtion schwächer, so würde die Produktion stocken; Kapitalien und Arbeiter würden müßig sein, es würde Arbeit vergeblich geleistet worden sein. Um ein geringes kann allerdings die Konsumtion hinter der Produktion zurückbleiben, nämlich um so viel als der zunehmende Gebrauchsvorrat an Gütern aufnimmt. Wenn z. B. ein Kaufmann sein Warenlager vermehrt, um den Konsumenten größere Auswahl zu bieten, und wenn dadurch sein Gesamtvorrat ein größerer wird, so ist das offenbar ein ganz anderer Zustand, als wenn sein Warenlager sich dadurch vergrößert, daß er die gleiche Warenmenge vom Produzenten fortbezieht, aber weniger an das Publikum absetzt.

II. **Herstellung des Gleichgewichts.** Produktion und Konsumtion streben selbst nach dem ihnen notwendigen Gleichgewichte. Die Konsumtion ist geläufig und angenehm, die Produktion dagegen als das Notwendige erkannt. Nachfrage und Angebot sind die vermittelnden Äußerungen von Konsumtion und Produktion, welche sich an einander messen und sich gleich zu bleiben oder gleich zu werden trachten. Das Produzierte wird dann gekauft, wenn es dem Bedürfnisse entspricht. Zufälligkeiten aller Art können über die Größe des letzteren täuschen und die Käufer entweder zu voreiligen, unnötigen Käufen oder zu einer übermäßigen Zurückhaltung veranlassen.

III. **Störungen dieses Gleichgewichtes.** Das Gleichgewicht von Produktion und Konsumtion kann gestört werden; und wenn solche Störungen bedeutend werden, gewinnen sie den Charakter von wirtschaftlichen Krisen. Solche Krisen können in doppelter Weise eintreten:

1. Entweder bleibt die Produktion hinter der Konsumtion zurück, und es entsteht eine Teuerungskrise oder schlechtweg Teuerung. Solche Störungen des Wirtschaftslebens sind bald mehr bald weniger allgemein; sie sind bald natürliche, bald künstliche, bald mehr, bald weniger empfindlich und gefährlich; bald wirklich, bald nur scheinbar. Handelt es sich dabei um entbehrliche Güter, so sind die

Teuerungen verhältnismäßig unschädlich; es muß eben das Bedürfnis sich einschränken. Dadurch wird die Nachfrage gemindert und das Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot wieder hergestellt. Handelt es sich dagegen um unentbehrliche Güter, dann können derartige Störungen freilich sehr schlimme Folgen haben. Dies bezieht sich namentlich auf die Teuerungen der wichtigsten Lebensmittel, insbesondere des Getreides. Diese aber sind heutzutage durch die Vervollkommnung der Verkehrsmittel immer seltener und unschädlicher geworden.

2. Bleibt die Konsumtion hinter der Produktion zurück, so entsteht jene andere Störung des Gleichgewichtes, welche man als Absatzstörung oder Absatzkrise bezeichnet. Die Folge der Absatzstörung liegt zunächst darin, daß Waren keine Käufer finden. Hierdurch wird der Preis gedrückt und das Einkommen des Unternehmers, mit ihm aber auch das Einkommen der Arbeitskräfte und Kapitalien, welche für das Unternehmen arbeiten, verringert. Diese Schädigungen beschränken sich selten auf den einen oder den anderen zuerst gestörten Produktionszweig, obgleich die Absatzstörungen immer nur spezielle sind, welche einzelne Unternehmungszweige oder einzelne Gruppen von Unternehmungen betreffen. Die Möglichkeit einer allgemeinen Absatzstörung wird dagegen mit Recht geleugnet. Es ist undenkbar, daß von allen Gütern zugleich mehr hervorgebracht würden, als man kaufen könnte. Denn die Neigung der Menschen nach Erweiterung ihrer Konsumtion ist unendlich und nur die Beschränktheit des Einkommens nötigt zur Beschränkung der Konsumtion. Sowie reichliche Vorräte an allen Dingen da wären, würde sich auch die Kauffähigkeit jedes einzelnen Menschen erweitern. Denn alle Verkäufer wollen auch Käufer sein. Freilich trägt nicht jede einzelne Produktion schon in sich selbst die Bürgschaft für gehörigen Absatz. Diese haben nur solche Produktionszweige, welche harmonisch mit der ganzen Volkswirtschaft fortschreiten. Mit der zunehmenden Arbeitsteilung und Berufsgliederung wird es immer schwieriger, Nachfrage und Angebot im Gleichgewichte zu halten. Wo jedes Haus und jede Familie nur für sich selbst arbeitet, da sind Absatzstörungen natürlich unmöglich.

Die Ursachen solcher Krisen sind verschieden. Jeder Umstand, der plötzlich die Konsumtion stark verringert oder die Produktion stark vermehrt, muß eine Absatzkrise herbeiführen. Die nächste Folge derselben besteht darin, daß die Produzenten, weil sie nichts verkaufen, zunächst auf Kredit fortarbeiten und dabei die bisherigen Preise ihrer Produkte festhalten wollen. Dies ist auf die Dauer nicht möglich; es müssen die produzierten Güter zu niedrigeren Preisen verkauft werden, und weil zugleich an die Unternehmungen die Forderung herantritt, ihre kreditierten Kapitalien zu verzinsen und zurückzuzahlen, werden Geschäfte zahlungsunfähig. Diese Zahlungsunfähigkeit trifft zunächst nur einzelne Geschäfte, breitet sich aber wie eine epidemische Krankheit aus und erzeugt einen Bankrott nach dem andern. Dies währt so lange, bis alle Überproduktion wieder verschwunden ist, bis die Menge der erzeugten und zu Markte gebrachten Waren und die Preise derselben wieder ihren vor der Überproduktion inne gehabten richtigen Platz einnehmen. Begreiflicherweise müssen solche Störungen um so leichter und in größerem Umfange eintreten, je rascher die Produktion voranschreitet, je schneller die Bedürfnisse wechseln. An dem Wechsel der Moden und den mit demselben verbundenen Absatzstörungen tragen zum großen Teile die Produzenten selbst Schuld.

VI. Abschnitt. Der Organismus der Volkswirtschaft.

1. Kapitel: Entwicklung des wirtschaftlichen Organismus.

Schon früher wurde bemerkt, die Volkswirtschaft sei etwas Organisches, die Thätigkeit eines Organismus. Hierunter ist zu verstehen, daß ein bestimmtes Gefüge des ganzen vorhanden ist, daß eine Reihe von zusammenhängenden Beziehungen bestehen, welche jedem Teile des ganzen einen bestimmten Platz und Wirkungskreis anweisen und dem ganzen eine bestimmte Form verleihen. Es bestehen in der Volkswirtschaft Beziehungen der wirtschaftenden Menschen unter einander und zu den vorhandenen Gütern. Diese Beziehungen können durch ein Gesetz geregelt sein oder bloß durch die Sitte, durch freie Übereinkunft; oder aber sie können durch bloße Gewalt hergestellt werden. Das Wesen der wirtschaftlichen Organisation wird also gegeben durch das Ineinander- und Miteinanderwirken der Menschen. Dieses Wirken ist ein teils naturgesetzliches, teils menschlich vernünftiges.

Die Organisation der Volkswirtschaft ist im Laufe der Geschichte keineswegs immer die gleiche, sondern sie hat mannigfache Schicksale durchlebt, zeigt bei den verschiedenen Völkern verschiedene Zustände und wird auch noch wahrscheinlich fortwährend Änderungen durchleben. Wenn man zunächst diejenigen Verschiedenheiten der wirtschaftlichen Organisation betrachtet, welche die Geschichte der Volkswirtschaft zeigt, so bemerkt man einmal, daß innerhalb der ganzen Volkswirtschaft die einzelnen Teile sehr verschiedene Berechtigung haben können. Man bemerkt aber auch, daß die Organisationen mannigfache Abstufungen zeigen von freieren zu mehr gebundenen. Die vollständig freieste Organisation der Volkswirtschaft wäre diejenige, wo die einzelnen Teile völlig ungebunden sind, wo jeder einzelne in wirtschaftlichen Dingen thun kann, was ihm beliebt. Die gebundenste wäre diejenige, wo jeder einzelne wirtschaftende Mensch in ganz bestimmte Grenzen, in eine ganz bestimmte Thätigkeit und Genußwelt eingewiesen wäre. Diese beiden Extreme sind aber

gleich weit entfernt von dem, was der Mensch im Laufe der Geschichte aus seiner Wirtschaft gemacht hat.

Die Vorstufe aller organischen, aller geordneten Volkswirtschaft ist jener Wirtschaftszustand, wo die rohe Gewalt ihr Gesetz giebt, wo der Stärkste und Klügste allein die Oberhand hat. Durch mancherlei patriarchalische Zustände ist diese roheste Volkswirtschaft hindurchgegangen bis zu den heutigen Wirtschaftszuständen. In den beständigen Fortschritten sind dabei manche Völker zurückgeblieben, andere wieder rascher vorwärts gegangen, so daß sich im Laufe der Geschichte mannigfache Verschiedenheiten der Wirtschaftszustände zeigen.

Während der ganzen Entwicklung des Wirtschaftslebens aber zeigt sich eine fortwährend zunehmende Entfernung der Wirtschaft von den natürlichen Grundlagen und Zuständen. Die Volkswirtschaft wird ein immer künstlicheres Gewebe und Getriebe; die Wirkungen und Einflüsse der Natur werden immer mehr zurückgedrängt. Immer weniger beschränkt sich der Mensch auf das, was von der Natur allein geboten wird, immer mehr verändert er die durch die Natur gebotenen Bedingungen und Grundlagen seines Lebens. Dies geschieht, indem einerseits die Arbeitsthätigkeit des Menschen immer mannigfacher, ausgebildeter und mit immer großartigeren Hilfsmitteln ausgerüstet wird, anderseits, indem die zunehmende Kapitalbildung und Ersparnis immer mehr Möglichkeit gewährt, sich von den Launen der Natur frei zu machen. Bei diesem Vorgange aber werden die Arbeit und das Kapital in ihren Wirkungen immer deutlicher unterscheidbar. Alle Fortschritte der Wirtschaft: die Arbeitsteilung, die Kapitalbildung, die unaufhörlichen technischen Verbesserungen, die Ausbildung des Verkehrs und des Kredits: alles das miteinander wirkt zusammen, um die Wirtschaftszustände fortwährend zu verändern und immer weiter von den ursprünglichen Naturzuständen zu entfernen. Bei diesem Vorgange müssen aber die einzelnen wirkenden Mächte auch immer schärfer hervortreten. Jede einzelne wirtschaftliche Macht wird, je länger sie währt, um so reicher an Erfahrungen und um so kräftiger.

2. Kapitel: Natürliche Wirtschaftsgruppen.

Die bedeutendsten wirtschaftlichen Unterschiede und Gruppen, welche auch durch menschliche Anordnung nur wenig abgeändert werden können, schafft die Natur, indem sie die Bedingungen der Gütererzeugung und des Verkehrs so ungleich über die Erde verteilt. Dadurch weist sie innerhalb der ganzen arbeitenden Menschheit, aber auch innerhalb der einzelnen Länder und Völker einzelne Distrikte und Landstriche sowie die Menschen, welche dieselben bewohnen, auf gewisse Erwerbszweige, Wirtschaftsmethoden, Verkehrsmittel und Verkehrsrichtungen von selbst hin. Sie verweist einzelne Volksstämme auf Fischerei und Seefahrt; andere auf die Benützung von Waldprodukten und jagdbaren Tieren; wieder andere auf die Viehzucht in ausgedehnten Grasfluren; einige auf die Gewinnung der wertvollen Metallschätze ihrer Berge; andere auf den Anbau ihres fruchtbaren Bodens. Zu dieser einfachsten Gruppierung kommen aber noch die mannigfachen Kombinationen der einzelnen Gruppen. So muß sich offenbar das Wirtschaftsleben ganz verschieden gestalten, je nachdem ein Volksstamm ausschließlich auf Landbau angewiesen ist oder je nachdem sich mit letzterem die Gelegenheit zum Bergbau oder zur Wäldernutzung oder zur Seefahrt u. s. f. verbindet.

Innerhalb der ganzen Menschheit äußern sich die Wirkungen dieser Verschiedenheiten in dem System der internationalen Arbeitsteilung. Jedes Volk produziert, was es mit dem größten Vorteil produzieren kann und bezieht anderes von anderen Völkern.

Innerhalb eines einzelnen Volkes äußern sich diese Verschiedenheiten in den Gegensätzen von Industrie- und Ackerbaudistrikten, sowie in dem verwandten Gegensatze städtischer und ländlicher Bevölkerung. Zur Entwickelung vorgeschrittener Wirtschaftszustände ist eine gewisse Volksdichtigkeit und ein Zusammendrängen der Bevölkerung an einzelnen Punkten, also die Bildung von Städten erforderlich. Wegen ihrer Konzentration der Kräfte haben die Städte mehr Einfluß auf das ganze Wirtschaftsleben, als das flache Land mit seinen Bewohnern. Sie bieten leichter Gelegenheit zum Erwerb und Gewinn, aber auch zu wirtschaftlichem Verkommen. Leider ist es eine thörichte Hoffnung auf ersteres, sowie ein Streben nach Veränderung und nach den städtischen Vergnügungen, welches fortwährend, manchmal in krankhaftem Zuge, die Landbewohner in die Städte treibt und dadurch diese, namentlich die größeren, unverhältnismäßig anwachsen läßt.

Hierzu tritt nun noch ein Grund weiterer Verschiedenheiten. Die Länderteile und die Volksstämme sind durch mehr oder weniger günstige Verkehrswege auf den Verkehr nach gewissen Richtungen angewiesen und werden dadurch mit manchen Ländern und Volksstämmen in nähere, mit anderen in fernere Berührung gebracht. Diese Berührung muß sich auch bald mehr bald weniger freundlich gestalten; mehr oder weniger zur Abhängigkeit des einen oder anderen führen. So erhalten diese natürlichen Wirtschaftsgruppen noch gewisse auswärtige Beziehungen von selbst; Reibung oder Abschleifung, jedenfalls eine noch mannigfachere Gestaltung der Bedürfnisse und wirtschaftlichen Ziele sind die Folge.

3. Kapitel: Die Einkommensklassen.

Der erwähnte Vorgang zeigt sich auch in der Entwickelung verschiedener Einkommensklassen. Ihr Unterschied beruht auf dem großen Gegensatze zwischen Kapital und Arbeit. Es wurde schon früher bemerkt, wie die Klasse der Arbeiter von der Klasse der Unternehmer mehr und mehr durch eine zwischen beiden geöffnete Kluft getrennt wird, und wie die Klasse der Kapitalisten ebenfalls als eine besondere im wirtschaftlichen Leben auftritt.

I. **Die Arbeiter.** Die Klasse der Arbeiter, d. h. derjenigen, welche ausschließlich von der Lohnarbeit leben, ist im Verlaufe der wirtschaftlichen Entwicklung zu einer besonderen Klasse hauptsächlich deshalb geworden, weil es mit der zunehmenden Arbeitsteilung immer leichter und üblicher geworden ist, daß man Gegenstände erzeugt und Leistungen vollbringt, welche man nicht selbst bedarf, sondern für einen anderen herstellt. Je ausgebildeter die Arbeitsteilung, je häufiger der Umtausch von Leistungen, um so häufiger, um so zahlreicher muß auch die Existenz von solchen Arbeitern werden, welche ausschließlich bestimmte Arten von Leistungen vollbringen und dieselben an die gesamte übrige Wirtschaft abgeben. Zur Entstehung einer solchen ausschließlich vom Lohne lebenden Arbeiterklasse trugen aber auch immer mehr die technischen Fortschritte bei und die durch dieselben gegebene Notwendigkeit immer großartigerer Anlage- und Betriebskapitalien. Es war aber natürlich, daß der Arbeiter mit der zunehmenden Arbeitsteilung immer mehr den Maßstab für die Bedeutung seiner speziellen Arbeitsleistung in der gesamten Volkswirtschaft verlor, und daß er dabei immer unselbständiger werden mußte. Jede Spezialisierung der Arbeitsthätigkeit muß zu einer größeren Abhängigkeit führen und je weniger der einzelne das Ganze überschaut, je mehr er sich bloß auf eine Einzelheit beschränkt, um so leichter täuscht er sich selbst und wird von anderen getäuscht, wo es seine Stellung zum Ganzen gilt.

II. **Das Kapital und der Kapitalist.** Der Arbeit gegenüber mußte die Bedeutung des Kapitals zunächst durch die fortwährende Kapitalbildung eine immer größere werden. Während in den ursprünglichen durch die Natur gegebenen Wirtschaftszuständen jeder einzelne Mensch freie Güter okkupieren und mittels Arbeitsthätigkeit in Kapitalien verwandeln konnte, mußte, je mehr die Kapitalbildung voranschreitet, eine um so schärfere Trennung des Kapitalbesitzers vom Arbeiter stattfinden. Sowie das Kapital einmal gebildet war, war es ja von der Arbeit unabhängig, es konnte vertauscht, auf einer Seite verschleudert, auf einer andern Seite angesammelt werden. Diese fortwährende Kapitalbildung und die fortwährende Trennung des Kapitals von der Arbeit führte im Laufe der wirtschaftlichen Geschichte zur heutigen Stellung, welche das Kapital gegenüber der Arbeit einnimmt. Diese Stellung besteht darin, daß zwar das Kapital und die Arbeit miteinander die wirtschaftlichen Leistungen vollbringen, daß aber diese beiden wirtschaftlichen Mächte keineswegs harmonisch ineinander verwachsen sind, sondern immer nur durch die Unternehmung künstlich verbunden werden müssen. In der Geschichte der Kapitalbildung lassen sich dabei manche Schattenseiten bemerken, welche dem heutigen Kapital anhaften und seine Stellung gegenüber der Arbeit keineswegs freundlicher machen. Wenn man die Bildung des Kapitales betrachtet, so erkennt man, wie schwierig sie heutzutage gegenüber ursprünglichen Wirtschaftszuständen geworden ist. Kapitalbildung durch Okkupation freier Güter ist nur noch in ganz seltenen Fällen möglich, weil die meisten durch die Natur gebotenen Kräfte und Güter schon zu Kapital gemacht sind. Die Kapitalbildung durch Werterhöhung leidet an dem Übelstande, daß das Kapital die Eigenschaft hat, immer dorthin zu wachsen, wo es schon in größeren Mengen vorhanden ist; und daß die größten Kapitalien am raschesten wachsen. Die Entstehung des Kapitals durch Ersparnis ist daher heutzutage dem Kapitallosen die einzig mögliche Kapitalbildung. Aber auch diese leidet an dem Übelstande, daß gerade diejenigen, welche der Kapitalbildung am meisten bedürften, nämlich die kapitalslosen Volksklassen am wenigsten Gelegenheit zur Ersparnis haben.

Dem Arbeiter erscheint das Kapital zunächst in zwei Hauptformen, nämlich:

1) als das ausgeliehene Kapital des Kapitalisten, welches demselben ohne eine nennenswerte Mühewaltung Zinsen trägt, und

2) als das in den Unternehmungen wirkende produktive Kapital. In diesen beiden Erscheinungsformen tritt es als fremd und übermächtig der Arbeit gegenüber. Als zinstragendes Kapital bildet es den Gegensatz zwischen dem ohne jede Arbeitsthätigkeit genießenden Kapitalbesitzer zum schwer arbeitenden Arbeiter, und als Unternehmungskapital bildet es den Gegensatz zwischen der mit den großartigsten Arbeitshilfsmitteln versehenen Arbeit des Unternehmers zu der Arbeit des Arbeiters, welcher dieser Hilfsmittel entbehrt. Hierzu kommt, daß dem Unternehmer diejenigen Kapitalien, die er nicht selbst schon besaß, auf dem Weg des Kredites beigeführt werden. Auch dieser Weg der Kapitalbeschaffung ist dem völlig Kapitallosen unzugänglich, denn das Kapital erzeugt ja den Kredit und führt sich also selbst immer neue Kräfte zu. Wenn auch heutzutage die Kapitalersparnis gegen vergangene Wirtschaftsperioden in mancher Hinsicht erleichtert ist, so wird doch diese Erleichterung wieder illusorisch gemacht dadurch, daß in früheren Zeiten die Kapitalien zum Anfang einer selbständigen Unternehmung viel kleiner zu sein brauchten. Heutzutage müssen sie immer größer werden, und deshalb werden immer mehr Arten von Unternehmungen für den kapitallosen Anfänger vollständig unzugänglich.

III. **Die Unternehmer.** Zu den Klassen der Arbeiter und der Kapitalisten tritt als eine weitere gesonderte Klasse jene der Unternehmer hinzu. Die Eigentümlichkeiten dieser wirtschaftlichen Klasse wurden schon früher berührt. Sie bestehen in einer Reihe von persönlichen Eigenschaften und von Erfahrungen, welche keineswegs jeder Arbeiter besitzt oder sich erwerben kann. Die Thätigkeit des Unternehmers, welche in der Vereinigung, in der Befruchtung von Kapital und Arbeit besteht, setzt schon wieder ein gewisses geistiges Kapital an Fähigkeit und Begabung voraus, und der Mangel dieses geistigen Kapitals kann in keiner Weise ersetzt werden. Dieses geistige Kapital, die Fähigkeiten des Unternehmers, geben demselben die Vorhand und

die Übermacht gegenüber dem Lohnarbeiter, wie gegenüber dem nicht selbst unternehmenden Kapitalisten. Der eine muß ihm seine Arbeitskraft, der andere muß ihm seine Kapitalien anvertrauen; beide haben in der Regel nur geringen Einblick in die Art und Weise, wie diese ihre Besitztümer und Leistungen verwendet werden. Und je mehr die Technik fortschreitet, je verwickelter und schwieriger die Produktionsprozesse werden, um so selbständiger wird diese Stellung des Unternehmers, um so größer seine Übermacht.

IV. **Abstufungen innerhalb der Klassen.** Bei alledem darf nicht übersehen werden, daß innerhalb dieser durch die Art des Einkommensbezugs gebildeten Klassen fast alle denkbaren Abstufungen von Einkommensgrößen sich finden. Durch diese Abstufungen werden die Gegensätze der Einkommensklassen ganz bedeutend gemildert.

Innerhalb der Klassen der Lohnarbeiter finden sich solche Abstufungen vom Taglöhner bis hinauf zum Minister oder Eisenbahndirektor. Und so weit auch diese Extreme in ihrer ganzen wirtschaftlichen und sozialen Stellung von einander entfernt sind, wird doch diese Entfernung durch zahllose Mittelglieder, die von einander nur wenig verschieden sind, ausgefüllt. Noch weniger sind die verschiedenen Einkommensgrößen innerhalb der Kapitalistenklasse von einander getrennt, weil bei dieser die großen Bildungsunterschiede nicht notwendig auch noch trennend wirken, die innerhalb der Klasse der Lohnarbeiter sich notwendig finden müssen. Der Kapitalbesitz fängt ja schon mit der kleinsten Ersparnis an: jeder Arbeiter oder Dienstbote, der ein Sparkassenbuch besitzt, hat damit schon den Anfang der Kapitalbildung gemacht. Wo fängt aber dann der eigentliche „Kapitalist“ an? Mit 100, 1000, 5000, 10000 Mark? Es läßt sich keine bestimmte Grenze ziehen. Auch in der Klasse der Unternehmer zeigt sich der Zwischenraum zwischen den größten und kleinsten durch mannigfache Abstufungen ausgefüllt. Der Lumpensammler und der Hausierer mit seinem Kram auf dem Rücken sind selbständige Unternehmer; zwischen ihnen und dem Besitzer der Essener Gußstahlwerke stehen zahllose kleinere, mittlere und große Unternehmer, nach Größe ihrer Unternehmungen und ihres Gewinns von einander oft kaum unterscheidbar.

4. Kapitel: Die Berufsklassen.

Zu der von der Natur gebotenen Gruppierung, sowie zu jener, welche die verschiedenen Zweige des Einkommens schaffen, tritt ein weiterer Grund der Gruppenbildung: die aus technischen Gründen vollzogene und immer weiter getriebene Arbeitsteilung. Je weiter die Arbeitsteilung voranschreitet, je mehr durch sie der Mensch genötigt wird, sein ganzes Leben hindurch immer nur nach einer Richtung hin seine geistige und körperliche Kraft anzusetzen: um so mehr muß diese Spezialisierung auf die Gesittung, die Gesundheit, die Genüsse, auf die politische Anschauung, kurz auf das ganze Leben einwirken.

Diejenigen Berufszweige, welche sich mit der Okkupation freier Naturgüter beschäftigen, wie Fischerei, Jagd, unter Umständen auch die Gewinnung mineralischer und pflanzlicher Rohstoffe (sofern sie nicht schon geregeltem Großbetrieb anheimgefallen sind), halten den Menschen am längsten mit der Natur in Berührung, führen ihn ins Freie, in die Einsamkeit und Wildnis, und trennen ihn von den Fortschritten und Genüssen, aber auch von den Verirrungen der Zivilisation. Sie veranlassen noch sehr viel Selbständigkeit in der Arbeitsmethode und eine gewisse Vielseitigkeit der Hantierung, sowie jähen Wechsel zwischen anstrengender Arbeit und Gefahr einerseits, mühelosem Abwarten und reichlichen, durch die Launen des Zufalls herbeigeführten Erfolgen anderseits.

Jene Berufszweige, welche einer geregelten Rohproduktion angehören: die der Land- und Forstwirtschaft, haben gleichfalls ihre charakteristischen Eigentümlichkeiten. Sie lassen zwar ihre Angehörigen von der Natur ziemlich abhängig erscheinen, gewähren ihnen aber eine sehr sichere Lebensgrundlage, weil sie auf Grundbesitz beruhen und hochwichtige, stets geschätzte Produkte liefern. Ungünstige Zufälle können Schaden bringen, aber nicht leicht die ganze Produktion ruinieren. Der Besitz ist konstant und in seiner Hauptsache unverwüstlich. Die Art der Produktion, die dabei notwendige Berücksichtigung der Naturthätigkeit bedingt eine geringere Arbeitsteilung. Abwechslung der Arbeit und der innige Zusammenhang des Arbeiters mit der Natur machen sein Dasein zu einem relativ glücklichen. Dazu kommt noch der sehr wichtige Umstand, daß der Beruf des Landwirtes schon im kleinen selbständige Unternehmung möglich macht. Sehr wichtig für die ganze Stellung dieser Berufszweige ist auch der Umstand, daß Unternehmer und Lohnarbeiter (ausgenommen beim Großgrundbesitz) sich in ihrer Bildung, Arbeit und in ihren Genüssen nicht so weit von einander entfernen, wie dies in den städtischen Berufszweigen der Fall ist.

Die industriellen Berufsarten sind charakteristisch durch die höchst sorgfältig durchgeführte Arbeitsteilung, durch das Arbeiten in geschlossenen Räumen, mit mannigfachen Arbeitsmitteln, nach Mustern und Schablonen; durch die scharf hervortretenden Gegensätze von Unternehmern und Arbeitern, von Großbetrieb und Kleinhandwerk, sowie durch große Bildungsunterschiede; aber auch durch den vielfach hervortretenden Spekulationscharakter. Die industriellen Berufsarten führen den Menschen in die Städte, sie entfernen ihn von der Natur und bringen ihn in eine starke Einseitigkeit der Hantierung. Und während der Beruf des Landwirtes von vornherein seine Angehörigen zu konservativen Menschen stempelt, läßt die Industrie in ihren Angehörigen ein raschlebiges, neuerungssüchtiges und unzufriedenes Geschlecht erstehen. Die Arbeit selbst, oft bis zum äußersten geteilt, bietet wenig oder nichts mehr an Genuß und geistiger Anregung; sie wird zur Last und ihre Opfer zu Kandidaten der sozialen Frage.

Die künstlerischen Berufsarten, welche durch das

Kunstgewerbe mit der Industrie zusammenhängen, beschäftigen nur einen kleinen Teil des Volkes. Sie sind ausgezeichnet durch die hohen und schönen Anregungen, welche dabei die Arbeit an sich dem Arbeiter gewährt; durch den verschwindenden Gegensatz von Unternehmer und Arbeiter; durch die größere Gleichförmigkeit der Bildung und der sozialen Stellung ihrer Angehörigen. Ihre wirtschaftliche Schattenseite liegt in der bedeutenden Unsicherheit des Erwerbs, welcher, da es sich um die feinsten Luxusgüter handelt, großen Schwankungen ausgesetzt ist. Auch nimmt der Zufall einen sehr lebhaften Einfluß auf den Absatz.

Der kaufmännische Beruf hat seine eigentümlichen Merkmale in der hervortretenden Bedeutung des Kapitals und Kredits, in der rechnerischen Geistesarbeit und der unaufhörlichen Bewegung des Vermögens und des Risikos. Bedeutende Unterschiede der Bildung sind im kaufmännischen Berufe zwischen dem Unternehmer und seinen Gehilfen zwar in vielen Fällen vorhanden; notwendig sind sie jedoch nicht und fehlen oft ganz. Die Übergänge von der kleinen zur großen Unternehmung sind allmählich; der Unternehmer und seine Gehilfen stehen sich in Bezug auf ihre Arbeitsleistung, auf ihr Genußleben und ihre ganze Lebenshaltung weit näher, als in den industriellen Berufen. Es ist auch für den Gehilfen des Unternehmers bei weitem nicht so schwierig, das Unternehmen kennen zu lernen und selbst einmal Unternehmer zu werden.

Die Berufsarten, welche der moderne Weltverkehr ins Leben gerufen hat, haben teilweise Ähnlichkeit mit jenen des Handels, teilweise mit jenen der Industrie und den sog. Dienstleistungen. Besonders bezeichnend für diese Berufsarten ist die große Schwierigkeit, ja häufig Unmöglichkeit, aus einem Beamten oder Bediensteten zum Unternehmer zu werden (so im Post- und Eisenbahndienst). Die Arbeitsthätigkeit zeichnet sich vor anderen Berufsarten durch einen hohen Grad von Verantwortlichkeit und durch die Forderung größter Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit aus.

Im Gebiete der sog. Dienstleistungen finden sich die großartigsten Unterschiede von Bildung, Lohn und Lebensstellung; dagegen verschwindet der Unterschied von Unternehmer und Lohnarbeiter fast völlig. Die Dienstleistungen gliedern sich in niedere und höhere. Erstere sind in wirtschaftlicher Hinsicht die Parias aller Berufsarten; sie arbeiten im untergeordneten Dienste aller übrigen Berufszweige, ohne einen derselben erlernt zu haben (z. B. Taglöhner, Ausgeher, Hausgesinde u. s. f.). Die höheren Dienstleistungen, welche im Dienste des Staates (Beamte, Offiziere, Lehrer), der Gemeinde, der Kirche oder auch des ganzen Publikums (Schriftsteller) oder endlich einzelner Unternehmungen arbeiten, sind charakteristisch durch die Bildung ihrer Angehörigen, durch meistens festen Lohnbezug und dadurch, daß bei ihnen alle wirtschaftlichen Fragen sehr zurücktreten. Die Arbeit ist dabei kein Gegenstand der Spekulation, sondern der Pflichterfüllung.

Als wesentliche Punkte, hinsichtlich welcher sich die Berufsklassen von einander unterscheiden, erscheinen demnach:

1. Der Wohnsitz: städtische und ländliche Berufsarten, mit der ganzen Reihe weiterer Unterschiede, welche hierdurch noch bedingt werden (Natürlichkeit, Gesundheit).

2. Die Bildung. Höhere Bildung für bestimmte Berufsklassen absolutes Erfordernis, bei anderen wenigstens für jene Berufsangehörigen, welche zu leitenden oder Unternehmerstellungen aufrücken wollen.

3. Die Erwerbssicherheit. Sie ist wiederum abhängig einerseits von der Notwendigkeit der beruflichen Arbeitsleistung, anderseits von der Verknüpfung mancher Berufsarten mit festem Besitz, fester Anstellung.

4. Die Arbeitsteilung, die bei manchen Berufsarten viel weiter vorgeschritten ist, als bei anderen und bei letzteren viel eher Berufswechsel und Arbeitsabwechselung gestattet.

5. Das Verhältnis zu den Einkommensklassen, indem bei manchen Berufsklassen der Gegensatz von selbständigen und unselbständigen Berufsangehörigen, von Arbeitern und Unternehmern besonders stark ausgeprägt ist, bei anderen mehr zurücktritt, bei manchen völlig fehlt. Mehr oder minder straffe Disziplin innerhalb der Berufsklassen.

6. Die Erwerbsfreiheit, indem manche Berufsklassen räumlich u. sachlich mehr gebunden, andere dagegen freier gestellt sind. Manche Berufsklassen gestatten keinen Ortswechsel; andere sind auf solchen geradezu angewiesen; manche gestatten eine gewisse Auswahl zwischen verschiedenen wirtschaftlichen Funktionen; andere nicht. Manche sind durch hergebrachte Sitten oder politische Einrichtungen in einer gewissen Abgeschlossenheit, andere nicht. Bei manchen tritt der Erwerbserfolg in den Vordergrund, bei anderen Pflichterfüllung und Berufsehre.

Von größter Bedeutung für das Gedeihen einer ganzen Volkswirtschaft ist es, daß die verschiedenen Berufszweige in jener Verhältnismäßigkeit vertreten seien, welche nötig ist, damit jeder hinreichende Beschäftigung finde. Es bestehen in den verschiedenen Ländern bedeutende Unterschiede in Bezug auf die Besetzung der verschiedenen Arbeitszweige. Diese Unterschiede sind teils durch die natürliche Beschaffenheit der Länder veranlaßt, teils durch die geschichtliche Entwicklung der Völker. In schwach bevölkerten Ländern überwiegen die Rohproduzenten; in wirtschaftlich höher entwickelten Ländern nehmen die der Industrie, dem Handel, den höheren Dienstleistungen angehörenden Berufsklassen stark zu. In einem richtigen Verhältnisse aber müssen sie untereinander bleiben, sonst treten Unregelmäßigkeiten ein: Überfüllung mancher Berufsarten, zu geringe Besetzung anderer.

Als besonders wichtig erscheint es, daß jene Berufsarten, welche notwendige Güter erzeugen, in einem richtigen Verhältnisse stehen zu jenen, welche Luxusgüter produzieren; die Gesamtheit der eigentlichen Produzenten wiederum muß im richtigen Verhältnis stehen zur Gesamtheit derjenigen Berufs-

klassen, deren Aufgabe die Güterverteilung ist, und derjenigen, welche keine sachlichen Güter, sondern nützliche Arbeitsleistungen vollbringen. Jede Unrichtigkeit in der Verteilung der Berufsklassen schwächt die wirtschaftliche Kraft der Gesamtheit und schafft eine wirtschaftliche Abhängigkeit des Volkes gegenüber anderen Völkern. Die Verteilung und der Wechsel der Berufsklassen ist auch vom größten Einfluß auf die politischen Gegensätze der Zentralisation und Dezentralisation, des Fortschritts und des Beharrens, der Freiheit und der Ordnung. Die Regelung der Harmonie der Berufsklassen ist eine Aufgabe der freien Berufswahl; und es läge in der Natur der Sache, daß immer jene Berufsklassen, welche verhältnismäßig zu gering besetzt erscheinen, den stärksten Zuzug erhalten. Aber diese Ausgleichung hat große Schwierigkeiten. Denn die Überfüllung oder zu geringe Besetzung einzelner Berufsklassen stellt sich niemals sofort klar, wenn sie vorhanden ist; sie bleibt häufig verschleiert; die Berufswahl des einzelnen findet in einer Lebensperiode und in einem wirtschaftlichen Zeitabschnitt statt, in welchem er noch keinen Überblick über die Stellung hat, die sein Beruf späterhin, wenn er ihn mit voller Kraft ausübt, haben wird.

So ist an eine wirkliche Harmonie der Berufszweige nicht zu denken; sie kann sich nur annäherungsweise gestalten.

Wie sich die Besetzung der Berufsklassen gegenwärtig gestaltet, geht ungefähr aus folgenden Zahlen hervor. Im Deutschen Reiche (1882) ernähren Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei $19{,}_2$ Millionen, Industrie nebst Bauwesen und Bergbau $16{,}_0$, Handel und Verkehr $4{,}_5$, persönliche Dienste, Taglöhnerei $0{,}_9$, andere Berufsarten $2{,}_2$ Millionen; $2{,}_2$ Millionen sind ohne Beruf. In Österreich (1880) unterschied man $58{,}_8$% beim Landbau; $26{,}_4$% bei Industrie, Gewerbe, Bergbau; $5{,}_5$% bei Handel und Transportwesen; $3{,}_1$% Haus- und Rentenbesitzer und Pensionisten; $3{,}_3$% höhere Berufsarten; $1{,}_8$% Aufsichtsorgane und Diener; $0{,}_3$% unbekannten Erwerbs. Leider ist die Berufsstatistik noch sehr unvollkommen. Ihre Aufgabe ist es, Einsicht zu verschaffen in die Art, wie ein Volk seine ganze Arbeitsaufgabe geteilt hat. Eine gründliche Berufsstatistik findet hauptsächlich in der Vielheit der Berufszweige und im Mangel fester Grenzen zwischen denselben ihre Hindernisse; ferner durch den Gegensatz selbständiger und unselbständiger Berufsarten, welcher nicht überall verfolgt werden kann.

5. Kapitel: Die wirtschaftlichen Gesellschaften.

I. **Übersicht.** Vereinigungen zu wirtschaftlichen Zwecken hat es zu allen Zeiten gegeben. Der moderne Rechtsstaat aber, welcher den einzelnen Menschen weniger zu bevormunden strebt, als dies in früheren Staatsformen der Fall war, nötigt dadurch besonders zu solcher Vereinigung der kleinen Kräfte, welche sich sonst zersplittern würden.

Die wirtschaftlichen Gesellschaften lassen sich unterscheiden:

I. Nach der Einkommensklasse, welcher ihre Mitglieder angehören, in Associationen der Arbeiter und Associationen der Kapitalisten (und Unternehmer).

II. Nach dem wirtschaftlichen Zwecke, welchen sie verfolgen, in:

1. Vereinigungen zu produktiven Zwecken. Die verschiedenen Produktionszweige sind einem gesellschaftlichen Betrieb in sehr verschiedenem Grade zugänglich. So findet sich selten gesellschaftlicher Betrieb in der Landwirtschaft und Forstwirtschaft (Gemeindeländereien, Gemeindewaldungen); und da kann eigentlich von einer Gemeinsamkeit der produktiven Arbeit nicht die Rede sein; es wird nur ein gemeinsames Eigentum von mehreren Miteigentümern einzeln ausgenützt. Häufiger findet er sich bei Fischereiunternehmungen, fast regelmäßig bei allen Bergbau-Unternehmungen (wegen der bedeutenden hierzu erforderlichen Kapitalien); sehr häufig auch im Gebiete der Industrie und zwar begreiflicherweise mehr im Gebiete der Fabrikindustrie, als des Kleingewerbes.

2. Vereinigungen zu Zwecken des Handels und Verkehrs. Während das eigentliche Handelsgeschäft nur für jene Formen des gesellschaftlichen Betriebs geeignet scheint, welche dem Leiter des Geschäfts bei großer Verantwortlichkeit auch große Freiheit gewähren, ist das Geschäft der Kreditvermittlung (Bankwesen) weit besser für verschiedene Formen von Gesellschaftsbetrieb geeignet. Die großen Verkehrsunternehmungen sind, wofern sie nicht der Staat in die Hände nimmt, bei der notwendigen Größe ihrer Anlagekapitalien geradezu auf den gesellschaftlichen Betrieb angewiesen.

III. Gruppiert man die verschiedenen Formen der Unternehmung und Beteiligung an Unternehmungen nach dem Grade der Verantwortlichkeit, Freiheit, Vermögensgefahr u. Gewinnchance, so erhält man folgende Stufenreihe:

1. Obenan steht der Einzelunternehmer, der ganz mit eigenem Kapital wirtschaftet, seinen Arbeitern nur den üblichen Lohn zahlt, die volle Verlustgefahr tragend auch der ganzen Gewinnchance sich erfreut.

2. Einschränkungen dieser Gefahren und Chancen, dieser Verantwortlichkeit finden schon statt, wenn der Unternehmer mit einem geliehenen Kapitale wirtschaftet, wenn er seinen Arbeitern neben fixem Lohnbezug auch Prämien u. Tantiemen gewährt.

3. Weiter gehen die Einschränkungen des Unternehmers, der einen sog. stillen Gesellschafter aufnimmt, wobei aber immerhin, wenigstens vor dem Gesetz, noch der Charakter der Einzelunternehmung gewahrt ist.

4. Dieser Charakter verschwindet und geht im Gesellschaftsverhältnis auf bei der Kommanditgesellschaft und industriellen Partnerschaft, wo aber doch die Persönlichkeit eines Gründers oder Leiters der Partnerschaft noch den Schwerpunkt in sich trägt.

5. Dagegen ist bei der offenen Gesellschaft und bei den Genossenschaften das Prinzip der geteilten Freiheit und Verantwortlichkeit, der geteilten Gewinn- und Verlust-Chance am reinsten durchgeführt. Und wo bei diesen Formen ungleiches Einwirken der verschiedenen Gesellschafter auf den Gang der Unternehmung sich ergiebt, da liegt der Grund in den ungleichen Personen und Talenten.

6. In der Beteiligung des Kux-Inhabers einer Gewerkschaft und des Aktionärs gilt zwar auch noch das Prinzip der geteilten Freiheit und Verantwortlichkeit; es ist noch keine Unterordnung unter den Willen eines einzelnen da; aber die Unternehmerqualität des einzelnen ist doch sehr eingeschränkt, weil nur ein kleiner Bruchteil der ganzen Unternehmerpersönlichkeit auf ihn trifft.

7. In der Beteiligung des Kommanditisten und stillen Gesellschafters, sowie des Teilhabers an der industriellen Partnerschaft tritt die Unternehmerqualität formell noch mehr zurück, einem mächtigeren Willen, höherem Talente oder größerem Kapital sich unterordnend.

8. Die Unternehmerqualität ist fast völlig verschwunden, von einem Gesellschaftsverhältnisse nur noch eine Spur bei der Beteiligung eines Kapitalisten an einem Geschäfte durch ein fest verzinsliches (aber immerhin mehr oder weniger riskiertes) Darlehen, sowie bei der Beteiligung von Arbeitern und Gehilfen durch Tantiemen und Prämien.

9. Aber selbst beim gewöhnlichen Lohnarbeiter, sowie bei dem Prioritäts- oder dem Hypothekengläubiger und den im Laufe des Betriebes etwa erwachsenden Gläubigern des Geschäfts ist immer noch ein feines, kaum merkbares Band zwischen ihrer wirtschaftlichen Lage und dem Erfolge der Unternehmung, also ein ganz leiser Schatten von Teilhaberschaft zu bemerken. Denn wer irgendwie mit einem Unternehmen in geschäftliche Berührung tritt durch Arbeitsleistung oder Kreditgewährung, gewinnt Interesse an seinem Gang. Der Arbeiter wird momentan zu einem kleinen Unternehmer, wenn er sich entschließt, seine Arbeit einem Unternehmen zu widmen; der Kapitalist unternimmt auch etwas, wenn er einem Unternehmer leiht; der Rohstofflieferant beteiligt sich an dem Unternehmen, wenn er ihm die gelieferten Rohstoffe kreditiert.

II. **Die Arbeiterassociationen.** Die Vereinigungen von Arbeitern lassen sich zunächst nach ihren Zwecken unterscheiden. Diese Zwecke können ökonomische sein; es können sich mit diesen aber auch andere Zwecke, namentlich Zwecke der Bildung oder politische Ziele verbinden. Die Vereinigungen von Arbeitern bezeichnet man vorzugsweise mit dem Ausdrucke Associationen. Dieselben unterscheiden sich außer durch ihre Zwecke aber auch noch durch die Mittel, welche sie anwenden. Innerhalb der wirtschaftlichen Zwecke lassen sich zwei große Gruppen unterscheiden, nämlich Associationen mit produktiven Zwecken, und Associationen, welche auf Thätigkeiten des Verkehrs und Güterumlaufs gerichtet sind oder Distributivassociationen. Die einzelnen bestimmten Formen, welche die Associationen der Arbeiter angenommen haben, sind in der Hauptsache folgende:

Nach dem Untergange des alten Zunft- und Herbergswesens entstanden mannigfache Gesellen- und Handwerkervereine; die meisten davon unter kirchlichem Einflusse. Sie haben in verschiedenen Ländern auch verschiedene Entwickelung genommen. Da sie meistens manche wichtige materielle Zwecke außer acht ließen, so war eine andere Gruppe von solchen Vereinigungen bestimmt, einzelne materielle Zwecke zu verfolgen. So namentlich die Kranken-, Unterstützungs-, Versorgungs-Kassen für Arbeiter.

Wichtiger und bedeutungsvoller sind jene Associationen, welche die Verwertung eines durch kleine Beiträge gebildeten größeren Kapitales in einem Geschäfte bezwecken. Dieses Geschäft kann, wie erwähnt, ein distributives oder ein produktives sein. Es kann sich dabei nur um die Bedürfnisse der Association selbst oder um eine weitere Kundschaft handeln. Die Arbeitskräfte der Teilnehmer können dabei ausschließlich oder teilweise oder gar nicht in Anspruch genommen sein. Immer aber wird das Geschäft um so vorteilhafter sein, je mehr das Kapital wie die Arbeitsleistung von der Association selbst beschafft werden. Solche Associationen haben den großen Wert für die Arbeiterbevölkerung, daß sie die kleinen Kapitalsatome sammeln und aus diesen größere Kapitalien beschaffen. Mit diesen entsteht dann auch der Kredit, welcher für die kleinen Kapitalien nicht vorhanden ist. In dieser Weise stärkt die Association die materiellen Kräfte, mit denselben aber auch die ganze Lebenshaltung des Beteiligten und führt allmählich Angehörige der besitzlosen Klassen in die besitzenden hinüber.

Am einfachsten in Begründung und Betrieb sind die Distributivassociationen. Hier sind namentlich wichtig geworden jene Vereine, welche notwendige Lebensmittel und Waren im großen einkaufen und an ihre Mitglieder zu mäßigen Preisen abgeben, während der Gewinn dieses Handelsgeschäftes ebenfalls den Mitgliedern zu gute kommt. Mit diesen Associationen ging England voran; in Deutschland wurden sie unter dem Namen Sparvereine eingeführt und später als Konsumvereine ungemein ausgedehnt. Ihre Thätigkeit beschränkte sich ursprünglich auf wenige wichtige Artikel des Haushaltes, kann sich aber bedeutend entwickeln, namentlich durch Beschaffung einer größeren Reihe von Verbrauchsgegenständen, einiger davon selbst auf dem Wege eigener Produktion. Manche dieser Vereine sind im Verlaufe weniger Jahre zu bedeutendem Kapitalbesitz und zu großen produktiven Anlagen gekommen. Die Konsumvereine wirken vorteilhaft sowohl durch Beseitigung des drückenden und oft leichtfertigen Konsumtivkredits, als auch durch Beschaffung unverfälschter Ware und durch Unterstützung der Ersparnis. Marken-Konsumvereine sind jene Konsumvereine, welche gegen Barzahlung an ihre Mitglieder Marken abgeben, die sodann von einzelnen Gewerbetreibenden, mit welchen der Verein Verträge über Ver-

kauf guter und billiger Waren abgeschlossen hat, an Zahlung angenommen werden. Hauptbedingung für das Gedeihen der Konsumvereine ist eine tüchtige solide Leitung.

In den Bereich der Distributivassociationen können auch die Darlehens- oder Vorschußvereine (Handwerkerbanken) gerechnet werden. Ebenso die sog. Rohstoffvereine. Diese Vereinigungen haben den Zweck, die Wohlthat des Kredits und die leihweise Beschaffung von Arbeitsmaterial und Arbeitsmitteln auch dem kapitallosen Arbeiter zugänglich zu machen. Auch die sog. Wohnungsgenossenschaften oder Baugenossenschaften sind hierher zu rechnen, welche die Beschaffung guter und billiger Wohnungen für die Arbeiter anstreben. Am vorteilhaftesten für diese ist es, wenn man der Arbeiterklasse eigenen Besitz und heimischen Herd verschaffen kann. Wo die Association dieses Ziel anstrebt, wird sie ungemein wohlthätig. In England existieren derartige Bestrebungen seit mehr als 30 Jahren. Sie äußerten sich teils durch den Bau von Wohnhäusern für Arbeiter, von öffentlichen Gebäuden für gemeinsame Benützung der Arbeiter, teils auch durch Anschaffung von Grundstücken für die Benützung von Arbeitern u. s. f.

Fruchtbarer, wenn auch schwieriger, sind diejenigen Genossenschaften, welche produktive Zwecke verfolgen. Sie können entweder für die Vereinigung selbst oder für den Verkauf an das Publikum produzieren. Produzieren sie für die Vereinigung selbst, so sind sie nur erweiterte Konsumvereine.

Die Produktivgenossenschaften im eigentlichen Sinne des Wortes sind Vereinigungen von Arbeitern zum Zwecke gemeinsamer Produktion und gemeinsamen Verkaufs. Sie erscheinen als ein Zusammenschluß der kleinen Kapitalien in Verbindung mit der Arbeit gegenüber dem Großkapital. Von der Aktiengesellschaft unterscheiden sie sich dadurch, daß der Schwerpunkt bei ihnen nicht im Kapital, sondern in der Arbeit liegt, und Vermögensbestandteile bloß als Zuthat erscheinen. Es ist natürlich schwieriger, Menschen verschiedenen Wesens, von verschiedener Bildung und Arbeitskraft zu einem Geschäfte zu vereinigen, als Kapitalien; denn letztere sind ja gleichartig. Das Kapital der Produktivgenossenschaften wächst langsam aus dem Betriebe heraus; ebenso wächst auch ihr Kredit allmählich mit dem zunehmenden Kapitale und mit dem dauernden Bestande. Mit dem Beitritt jedes neuen Mitgliedes wachsen Arbeitskraft, Kapital und Kredit. Das Risiko ist in dieser Genossenschaft geteilt, Gewinn und Verlust werden gleichmäßig getragen. Jede außerordentliche Anwendung von Eifer und Geschick kommt freilich dem ganzen, nicht dem einzelnen, der sie anwendet, zu gute. Deshalb können in solchen Associationen nur möglichst gleichartige Kräfte verbunden werden, weil bei einer Ungleichartigkeit derselben die Tüchtigeren durch die Trägheit und den Leichtsinn der anderen leiden. Das Bewußtsein der Verantwortlichkeit und damit auch der Fleiß wird um so größer sein, je geringer die Zahl der Genossen ist. Wechsel der Arbeiter ist für die Genossenschaft entschieden schädlich. Ihre schwächste Seite ist die Betriebsleitung, welcher die genügende Verantwortlichkeit fehlt, und die außerdem durch den Wechsel in der Direktion, durch Agitation und Uneinigkeit unter den Mitgliedern leiden muß. Der Kreis jener Geschäfte, welche sich für die Produktivgenossenschaft eignen, ist nur ein kleiner; es sind hauptsächlich Handwerks-, weniger Fabrikunternehmungen, und auch unter den Handwerken nur jene, bei welchen der Schwerpunkt weniger im Kapital als in der Arbeitsthätigkeit liegt. Die Organisation dieser Genossenschaften muß sich nach ihren Zwecken richten. Die Arbeiten werden von den Vorständen ausgeteilt, die Lohnsätze von der Gesamtheit aufgestellt. Welche Art der Gewinnverteilung am besten sei, läßt sich nicht feststellen.

Schließlich verdient noch eine besondere Art von Arbeiterassociationen Erwähnung, welche im allgemeinen die Verbesserung der Lage der Arbeiter zum Ziele hat. Es sind das die sog. Gewerkvereine, zuerst ausgebildet in England (trades' unions), später in geringerer Vollkommenheit in Deutschland, Nordamerika u. a. Sie suchen ihren Zweck zu erreichen durch Errichtung von Kranken-, Unterstützungs-, Invalidenkassen u. s. f.; ferner durch Unterstützung jener Mitglieder, welche infolge von Entlassung ohne Arbeit sind; sodann durch die Führung einer Arbeitsstatistik und Arbeitsvermittlung; durch Regulierung des Lehrlingswesens; durch Beförderung der Bildung und des gewerblichen Unterrichtes; durch Gründung von wirtschaftlichen Genossenschaften, namentlich von Produktivgenossenschaften, und durch Verbindung der verschiedenen Gewerkvereine unter einander. Um diese Ziele zu erreichen, bedürfen sie einer besonderen Organisation. Sie sind Vereinigungen von Lohnarbeitern eines bestimmten Gewerbes, welche möglichst alle Arbeiter dieses Gewerbes im ganzen Lande umfassen wollen und sich in Orts- (Zweig-) vereine gliedern; geleitet ist jeder Gewerkverein durch einen Exekutivausschuß und Generalsekretär. Die Gewerkvereine scheinen darauf auszugehen, allmählich die Arbeit dem Kapital an wirtschaftlicher Macht gleichzustellen und wenn möglich sogar die Herrschaft über das Kapital zu gewinnen. Das Kapital wird diese Herrschaft dulden müssen, wenn es sich ihrer nicht mehr erwehren kann. Wie weit diese Abwehr geht, ist eine Frage der Zukunft.

Im allgemeinen läßt sich an den Wirkungen der Associationen erkennen, daß dieselben im kleinen, im einzelnen wirken, und darin beruht ihr Verdienst. Die sämtlichen wirtschaftlichen Schäden werden sie niemals beseitigen können.

In Bezug auf ihre rechtliche Stellung können die Vereinigungen von Arbeitern zwei Formen annehmen:

1. Als bloße Vereine, wobei der einzelne keine weiteren Verpflichtungen hat, als die Zahlung der Vereinsbeiträge, und dafür nach Maßgabe der Statuten an den Leistungen des Vereins teilnimmt.

2. Als Genossenschaften. Sie können (nach deutschem Handelsrecht) Vereinigungen einer beliebigen und wechselnden Zahl von Personen sein, die zum gemeinsamen Geschäftsbetrieb Summen einzahlen, für die Geschäftsverbindlichkeiten aber nicht bloß mit ihrer Einlage, sondern mit ihrem ganzen Vermögen solidarisch haften (Bundesges. v. 4. Juli 1868); oder aber Genossenschaften, bei welchen die Haftpflicht im voraus durch Statut beschränkt ist (Reichsges. über die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften v. 1. Mai 1889. Durch dasselbe ward eine Annäherung an die Gesetzgebung anderer Länder, insbesondere Englands und Österreichs gefunden). Die häufigsten Genossenschaften sind: die Kreditgenossenschaften (Volksbanken ꝛc.), Rohstoffgenossenschaften, Konsumvereine, Bau- und Produktivgenossenschaften.

III. **Die Vereinigungen des Kapitals.** Die Vereinigungen von Kapitalisten zu gemeinsamem Geschäftsbetrieb, wobei jedoch nicht ausgeschlossen, mitunter sogar Regel ist, daß sie auch ihre Arbeitsleistung dem Geschäfte widmen, nehmen, rechtlich und wirtschaftlich betrachtet, folgende Formen an:

1. Die Aktiengesellschaft. Dieselbe ist am geeignetsten, große Kapitalien selbst zu gewagten Unternehmungen zusammenzubringen. Ihr Wesen besteht darin, daß sich eine große Zahl von Unternehmern nur mit Vermögenseinlagen (Aktien) beteiligen. Der einzelne riskiert nicht viel dabei; er kann im schlimmsten Falle nur das verlieren, was er für seine Aktien bezahlt hat, beziehungsweise den Nominalbetrag derselben; seine Mühe bei Leitung und Beaufsichtigung des Geschäftsbetriebs ist kaum nennenswert. Denn die Thätigkeit des einzelnen Aktionärs beschränkt sich auf die Teilnahme an einzelnen Generalversammlungen, während die Betriebsleitung vom Direktorium, die Kontrolle des letzteren vom Verwaltungsrat (Aufsichtsrat, Verwaltungsausschuß) besorgt wird. Wo der Erfolg hauptsächlich von der Größe des Kapitals abhängt, ist diese Form der Gesellschaft entschieden die beste; sie ist die eigentliche wirtschaftliche Versuchsform. Mißlingt der Versuch, so verteilt sich der Schaden des Mißlingens immer auf eine größere Zahl von Unternehmern und ist deshalb leichter zu ertragen. Beteiligt sich ein Aktionär mit Aktieneinlagen an verschiedenen Unternehmungen, so liegt eben in dieser mehrfachen Beteiligung eine Art von Selbstversicherung, welche den Verlust, der sich bei einem Unternehmen ergiebt, durch den Gewinn bei einem anderen deckt. Freilich, wo die Mehrzahl der Aktienunternehmungen unsolide sind, hat diese Versicherung keinen Wert mehr.

Die Wucht des Kapitals ist der größte, fast der einzige Vorteil der Aktiengesellschaftsform. Wenn man daneben noch eine gewisse Öffentlichkeit der Geschäftsführung als Vorteil der Aktiengesellschaften rühmt, so wird dieselbe leider durch mannigfache Manipulationen oft genug unwirksam gemacht, um die Kreditwürdigkeit zahlreicher Unternehmungen zu übertreiben.

Diesen Vorteilen gegenüber stehen ganz erhebliche Nachteile. Die bedeutendsten sind:

a. Gleichgültigkeit der großen Mehrzahl der Aktionäre. Das Kapital einer Unternehmung ist ja doch bloß ein unpersönliches Mittel, das erst einer Belebung durch den Unternehmergeist bedarf. Die Aktionäre in ihrer Gesamtheit haben weder dazu den Willen, noch die Fähigkeit, um so weniger, je mehr die Aktien bloß zu Spekulationszwecken gekauft oder verkauft werden.

b. Man ist bei der größten Sorgfalt doch nicht gegen eine Mißverwaltung gesichert, und es ist daher eine fortwährende Kontrolle der Direktion durch die Gesellschaft, beziehungsweise durch einen Ausschuß derselben, erforderlich. Die Gesamtheit der Aktionäre kann nicht jedes Detail kontrollieren, muß also die Detailkontrolle dem Ausschusse oder Verwaltungsrate überlassen, und sich darauf beschränken, ihrerseits wieder den Verwaltungsrat zu kontrollieren. Dies ergiebt sehr komplizierte Verhältnisse. Verwaltungsrat und Direktorium können leicht unter eine Decke spielen, zum Schaden der Gesamtheit der Aktionäre; sie können sich auch durch steten Hader ihre Aufgaben gegenseitig erschweren.

c. Verhinderung der Dispositionsgewalt des Direktoriums durch die Kontrolle. Die Kontrolle soll wirksam sein und doch die Thätigkeit der Direktion nicht hemmen, was zwei ganz entgegengesetzte Forderungen sind.

d. Schwerfälligkeit des ganzen Verwaltungsapparats, der sich für kleine Unternehmungen gar nicht eignet.

e. Ungenügende Verantwortlichkeit der Direktion.

f. Luxus in der Verwendung des Anlagekapitals. Prächtige Gebäude, kostspielige Ausstattung mit Maschinen, Apparaten ꝛc., die dann leicht veralten.

g. Leichtigkeit übermäßiger Verschuldung, wegen des großen und schwer zu beurteilenden Kredits.

h. Das Gründungswesen. Viele Gesellschaften sind bloß wegen des Gründungsgewinnes ins Leben gerufen und dann von den Gründern im Stiche gelassen worden.

Diese Nachteile sind am geringsten bei Unternehmungen, deren Betrieb ein einfacher ist und sich in hergebrachten Regeln bewegt, sie werden größer, je mehr es gilt, rasch wechselnde Konjunkturen rasch auszubeuten. Dann hindert der verwickelte schwerfällige Organismus die Freiheit der Bewegung.

Die Nachteile der Aktiengesellschaft sind ferner um so geringer, je mehr die Aktien in festen Händen sind. Je größer, je gemischter und wechselnder die Gesamtheit der Aktionäre, um so weniger bedeutet die Einwirkung der Generalversammlungen, um so mehr kommt alles auf die Tüchtigkeit des Direktoriums an.

Von dieser hängt überhaupt die Gesellschaft ab. Und zwar bedarf es nicht allein geschäftlicher, sondern auch moralischer Tüchtigkeit. Die Versuchungen zu Pflichtverletzungen, zu Bereicherung auf Kosten der Gesellschaft — selbst ohne strafbare Unredlichkeit — sind für den Direktor eines Aktienunternehmens sehr häufig und naheliegend, so daß es einer großen Charakterfestigkeit und eiserner Pflichttreue bedarf, um sie zu überwinden. Auch an die

geschäftlichen Eigenschaften des Direktors einer Aktienunternehmung werden hohe Ansprüche gestellt. Beengt von einer Kontrolle, die ihm manches verbietet, was dem Privatunternehmer freisteht, hat der Direktor der Aktienunternehmung ein sehr bedeutendes Kapital fruchtbar zu machen und trägt die Verantwortlichkeit für Mißerfolge. Es ist schwer, die zu einer solchen Stellung erforderlichen Eigenschaften zu erwerben. Die Leiter, Prokuraträger und Associés großer Einzelunternehmungen haben hierzu die beste Schule.

Die Gefahren übler Verwaltung können nur zu einem kleinen Teile dadurch ausgeglichen werden, daß das Privatinteresse der Direktoren durch Beteiligung derselben am Geschäftserfolg mit in Thätigkeit gezogen wird.

Die Gebiete, auf welche sich heutzutage die Aktiengesellschaft vorzugsweise geworfen hat, sind: Bank- und Versicherungsgeschäft, Eisenbahnen, Kanalbauten, Telegraphie, Berg- und Hüttenwerke, Fabrikwesen, Baugewerbe, überseeischer Handel, Dampfschiffahrt, Theaterunternehmungen ꝛc. Sie haben es verstanden, den staatlichen Einfluß mehr und mehr zurückzudrängen.

Geschichtlich reichen die Aktiengesellschaften in das 15. Jahrhundert zurück. Die erste Aktienanstalt war die 1407 gegründete Bank von Genua. Ein weiterer großer Fortschritt im Aktienwesen geschah mit der Gründung der großen Welthandelsgesellschaften im 17. und 18. Jahrhundert.

2. Die Gewerkschaft. Die Gewerkschaft ist eine sehr alte Form von Vergesellschaftung, seit dem 12. Jahrhundert schon beim Bergbau üblich und wahrscheinlich aus Arbeitergenossenschaften hervorgegangen. Sie besteht aus einer bestimmten beschränkten Zahl von Anteilen oder Kuxen und ist charakteristisch dadurch, daß sie kein fest bestimmtes Kapital hat, sondern je nach dem Ertrag entweder einen Erlös ausbezahlt oder Zubuße fordert. Die Verpflichtung, Zubuße zu bezahlen, ist nicht auf eine bestimmte Summe beschränkt; der Reinertrag kommt vollständig zur Verteilung. Dadurch unterscheidet sich die Gewerkschaft von der Aktiengesellschaft. Die Gewerkschaft hält das eingezahlte Kapital nicht in der Unternehmung fest, wie die Aktiengesellschaft. Sie ist eine Verbindung zu gemeinsamer Ausbeutung, die von ihren Teilhabern nach Bedarf Betriebskapital erhebt und nach Möglichkeit dasselbe wieder ununterschieden zugleich mit dem erzielten Gewinn zurückgiebt.

Die Form der Gewerkschaft hat ihren Grund in der Natur der bergmännischen Unternehmungen, in deren großem Wagnis und in der hohen Bedeutung, welche der Spekulation, der energischen Benützung der Konjunktur gerade beim Bergbau zukommt. Dazu kommt noch, daß im Bergbau das Anlagekapital sich nicht im voraus berechnen läßt und sein Wert immer unbestimmt bleibt. Es läßt sich nicht berechnen, wie viel von der jährlichen Ausbeute Kapitalersatz und wie viel Reingewinn ist. Es bleibt also nichts übrig, als die Ausgabe als Verlust, die Einnahme als Gewinn zu buchen.

3. Die offene Gesellschaft oder das Kompaniegeschäft, ist jene Vereinigung, wobei die Mitglieder nicht bloß mit einer bestimmten Einlage, sondern mit ihrem ganzen Vermögen in das Geschäft eintreten und solidarisch haften.

Auch die offene Gesellschaft hat meistens die Vereinigung von Kapital und Arbeit zum Zwecke. Ob hierbei das Kapital oder die Arbeitskraft das Gesuchteste ist, hängt von den Umständen ab. Eine tüchtige geschäftliche Arbeitskraft wird in der Regel gut thun, zu warten, bis sie vom Kapitalisten aufgesucht wird; denn die sich selbst antragenden Arbeitskräfte werden vom Kapital mit einem gewissen Mißtrauen aufgenommen. Da der Kapitalist in der Gesellschaft immer einen gewissen Vorrang behauptet, beansprucht er auch die Initiative bei der Eingehung dauernder Geschäftsverbindungen.

Besser freilich ist es, wenn nicht bloß einseitig Kapital und Arbeit sich vereinigen, sondern wenn von beiden Seiten sowohl Kapital als Arbeitskraft ins Geschäft gebracht wird. Eine gewisse Gleichheit des Kapitalbesitzes sichert, da sie die Gefahr des Verlustes gleich macht, der Gesellschaft festeren Halt und Bestand.

Da die offene Gesellschaft eine innige Vereinigung ist, in welche die Teilhaber ganz und voll eintreten, um sich ihr mit ihrem Vermögen und ihrer Arbeitskraft zu widmen, sollte bei den Teilhabern immer eine entsprechende Übereinstimmung von Geschäftskenntnis und Geschäftseifer vorhanden sein. Wo dies nicht der Fall ist, führt diese Gesellschaftsform leicht zu unerträglichen Zuständen, die denen einer unglücklichen Ehe sehr ähnlich sind. Die offene Gesellschaft besteht auch selten aus mehr als 4—5 Mitgliedern.

Die Gefahr der Ausbeutung durch ein weniger gewissenhaftes Mitglied ist dabei nicht ausgeschlossen; Austritt der Mitglieder und Eintritt neuer schwierig.

Manchmal aber kommt es auch vor, daß einer der Teilhaber ein sehr bedeutendes geistiges Übergewicht über den anderen gewinnt, und dieser dasselbe ruhig und dankbar anerkennt. Auch in diesem Falle ist diese Form der Gesellschaft wohl haltbar. In einem sehr regelmäßigen Geschäftsbetriebe, wo man leicht jene Grundsätze und Regeln festhalten kann, nach welchen das Geschäft geführt werden soll, mag die offene Gesellschaftsform leichter Bestand haben, als in einem unregelmäßigen. Am sichersten ist ihr Bestand da, wo die Teilhaber durch Verwandtschaft, Freundschaft oder durch sehr genaue Bekanntschaft nicht allein geschäftlich, sondern auch persönlich eng verbunden sind.

Selbst bei ungetrübter Harmonie der Teilnehmer aber ist die Beweglichkeit der Geschäftsführung doch viel geringer, als bei der Einzelunternehmung. Je gewissenhafter die Teilnehmer sind, um so leichter werden sie sich scheuen, auf eigene Faust Entschlüsse zu fassen und auszuführen. Manches, was der Einzelunternehmer rasch mit sich abmacht, fordert daher hier schwerfällige, gemeinsame Beratung.

Ein häufiges und in der Regel sehr gerechtfertigtes Motiv zur Gründung solcher Gesellschaften

liegt darin, daß ein Unternehmer eine lang im Geschäft bewährte Persönlichkeit belohnen und sicher an das Geschäft fesseln will. Häufig kommt es auch vor, daß ein älterer Geschäftsinhaber einen jüngeren Verwandten ꝛc. in das Geschäft aufnimmt, wobei oft schon in der Idee der Vereinigung der Gedanke liegt, daß dieselbe nur ein Übergangsstadium, eine Vorbereitung des Wechsels der Geschäftsinhaber sein solle.

4. *Die Kommanditgesellschaft.* Die Kommanditgesellschaft hat ihren geschäftlichen Charakter darin, daß ein mit seinem ganzen Vermögen haftender Gerant, Komplementar genannt, Geschäftsleitung und Gefahr übernimmt, aber sein Kapital durch Herbeiziehung der Kapitalien von Kommanditisten verstärkt. Dadurch wird die Kraft des Kapitals angehäuft und doch zugleich der Geschäftsleitung möglichste Unabhängigkeit und Freiheit gewahrt. Im allgemeinen ruht diese Geschäftsform zumeist auf persönlichem Vertrauen, welches, leichtsinnig verschleudert, harte Verluste für die Geschäftsteilhaber verursachen kann, bei richtiger Anwendung aber denen, die es gewähren, reichlichen Gewinn bringt und denen, welchen es gewährt wird, Gelegenheit zur Nutzbarmachung ihrer geschäftlichen Talente bietet.

Selten wird sich gleich bei der Begründung eines Geschäftes ein Kommanditist finden. Der Kapitalist, der sich als solcher beteiligen kann, wird immer erst sehen wollen, ob der Unternehmer auch das Zeug hat, das Kommanditkapital zu erhalten und etwas daraus zu machen. Daher gewinnt der Unternehmer viel leichter einen Kommanditteilhaber, wenn er ein Geschäft schon in einen gewissen flotten Gang gebracht hat und dem Kapitalisten zeigen kann, daß bei Zufluß neuen Kapitals erhöhter Ertrag zu erwarten ist.

Daß der Komplementar die Geschäftsführung hat, liegt in der Natur der Sache und des Verhältnisses beider Teile. Da der Kommanditist nur mit einer Einlage sich beteiligt, nicht mit seinem ganzen Vermögen, muß er auch zufrieden sein, daß bloß sein Kapital am Geschäfte Teil nimmt. Daß ihm aber von Zeit zu Zeit Einblick in den Gang des Geschäfts gewährt werden muß, ist eben so natürlich. Wann aber soll dieser Einblick gewährt werden? Der beste Zeitpunkt dazu ist gewiß der, wo der Komplementar selbst sich genötigt fühlt, eine Durchsicht seines Geschäftes vorzunehmen und sich die Ergebnisse der letzten Geschäftsperiode klar zu stellen. Dann besteht besteht für ihn eine Pflicht der Ehrlichkeit, dem Gesellschafter, dessen Kapital am Geschäft beteiligt ist, Einblick zu gewähren.

Außerdem sollten die Zeitpunkte, wo ein solcher Einblick verlangt werden kann, nicht zu kurz aufeinander folgen; denn ein Geschäftsteilhaber, der nicht stetig sich an der Geschäftsführung beteiligt, kann durch häufigen Einblick in dieselbe nichts nützen, sondern eher die Dispositionen des Geschäftsführers beengen und selbst schiefe Anschauungen über den Geschäftsgang gewinnen.

Das meiste kommt hierbei auf die Personen des Komplementars und des Kommanditisten und auf ihr Verhältnis an. Ist der Kommanditist selbst Sachverständiger und sein Kapital von sehr großer Bedeutung für das Geschäft, so wird sich der Komplementar natürlich eine weit eingehendere und häufigere Kontrolle als Vertragsbedingung gefallen lassen müssen, als dann, wenn Kapital und Geschäftskenntnis des Kommanditisten minder wichtig sind. Und wenn ein Kommanditist überhaupt das Vertrauen zu einem Unternehmer hat, in dessen Geschäft als Kommanditist einzutreten, sollte er auch Vertrauen genug haben, um nicht jeden Moment um das Schicksal seiner Einlage besorgt zu sein. Manchmal wird es vorteilhaft sein, wenn der Kommanditist — ohne gerade eine leitende Stellung einzunehmen — im Geschäfte mitarbeitet.

Ergiebt sich am Jahresschlusse ein Geschäftsgewinn, so ist es angemessen, daß dem Kommanditisten sein Anteil ausbezahlt wird. Sind dagegen etwa vorher Verluste erlitten worden, so gebietet die geschäftliche Vorsicht, daß die Gewinne benützt werden, das Kommanditkapital zu vervollständigen.

Hinsichtlich der *Zeitdauer* der Kommanditgesellschaft ist es vorteilhaft, wenn der Austritt des Kommanditisten nur nach Ablauf langer Kündigungszeit gestattet wird, namentlich dann, wenn die ganze Unternehmung keine rasche Abwickelung der einzelnen Geschäfte gestattet.

Übrigens liegt es in der Natur dieser Unternehmungsform, daß sie in der Regel nur von beschränkter Dauer ist. Je mehr sie sich festigt, um so näher liegt eine Umgestaltung entweder in der Weise, daß der Komplementar Einzelnunternehmer wird und die Kommanditisten in die Stellung bloßer Geschäftsgläubiger zurückgedrängt werden, oder so, daß die Kommanditgesellschaft in eine Aktiengesellschaft übergeht. Ob das eine oder das andere eintritt, hängt davon ab, ob die Persönlichkeit des Leiters oder eine notwendige Kapitalvermehrung wichtiger für das Geschäft ist. Oft wird die Form der Kommanditgesellschaft auch gewählt, wenn ein älterer Inhaber oder Teilhaber eines Geschäftes sich aus demselben zurückziehen will, aber noch eine Zeit lang sein Kapital und seinen Kredit jüngeren Kräften zur Nutzbarmachung überläßt. Auch da ist die beschränkte Zeitdauer naturgemäß.

5. *Die Kommanditaktiengesellschaft.* In der Kommanditaktiengesellschaft ist die Stellung des Kommanditisten in der Hauptsache dieselbe wie die eines Aktionärs, während der persönlich haftende Gesellschafter die Stellung eines Einzelnunternehmers hat, welcher durch die Kontrolle und Mitwirkung der Kommandit-Aktionäre beschränkt ist. Er stellt sich dar als Direktor einer Aktiengesellschaft, der aber nicht bloß Beamter der Aktionäre ist und nicht bloß mit einem bestimmten Aktienbesitz, sondern mit seinem ganzen Vermögen haftet. In wirtschaftlicher Hinsicht unterscheidet sich die Kommandit-Aktiengesellschaft fast gar nicht von der reinen Aktiengesellschaft.

6. *Die stille Gesellschaft.* Eine eigentümliche Form von Beteiligung an einem Geschäfte,

welche zwischen einem Darlehen und einem Gesellschaftsverhältnis in der Mitte steht, liegt dann vor, wenn jemand dem Unternehmer ein Kapital leiht, statt des Zinses aber einen Anteil am Geschäftsertrag nach Verhältnis des hergeliehenen Kapitals sich ausbedingt, ohne jedoch an der Geschäftsführung sich irgendwie zu beteiligen. Diese Form unterscheidet sich demnach von einem einfachen Darlehen dadurch, daß dem Gläubiger statt eines festen Zinses eine Gewinndividende zufließt; von den Gesellschaften unterscheidet sie sich dadurch, daß dem Gläubiger rechtlich kein Einfluß auf die Geschäftsführung zusteht, sondern nur periodische Einsicht in die Bücher. Die wirtschaftliche Bedeutung ist im Grunde dieselbe wie bei der Kommanditgesellschaft.

Es kann dabei bestimmt werden, daß der Gläubiger bloß Anteil am Gewinne, oder daß er auch Anteil am Verluste nehmen solle. Letzteres ist rationeller und für den Schuldner vorteilhafter; ob eine solche Bedingung zu erreichen ist, hängt natürlich ganz von den thatsächlichen Umständen, von der Geschäftslage beim Eingehen des Vertrags, von dem Bedürfnis des Schuldners nach Kapital ab. Je weniger nötig der Schuldner des Gläubigers bedarf, um so bessere Bedingungen kann er erhalten. Es kann auch ausbedungen werden, daß der Gläubiger ein gewisses Minimum als feste Verzinsung und außerdem eventuell noch einen Gewinnanteil erhalte.

Die Rückzahlung der Einlage des stillen Gesellschafters muß auf lange Kündigungsfrist hin ausbedungen werden, insbesondere dann, wenn das Geschäft ein derartiges ist, daß die begonnenen Unternehmungen sich nicht rasch abwickeln und die ganze im Geschäft steckende Kapitalsumme sich nicht schnell amortisieren läßt. Selten wird der stille Gesellschafter darauf eingehen, daß das geborgte Kapital auch im Todesfall dem Geschäfte verbleibe. Ausnahmsweise wohl dann, wenn tüchtige, Vertrauen erweckende Geschäfts-Erben da sind.

Vorzüge der stillen Gesellschaft sind: 1) Vergrößerung des Geschäftskapitals; 2) Ungehinderte Disposition des Geschäftsleiters; 3) Möglichkeit der Verwertung von Unternehmertalenten, die nicht genug Kapital besitzen u. a. Hauptnachteile sind 1) die Seltenheit des nötigen Vertrauens der stillen Gesellschafter; 2) Die Leichtigkeit einer Übervorteilung derselben durch den Geschäftsführer.

7. Die industrielle Partnerschaft. Das Wesen derselben besteht darin, daß der Unternehmer das in seiner Unternehmung steckende Kapital nach dessen augenblicklichem Werte in kleine Aktien teilt, deren Erwerbung den Arbeitern und Gehilfen des Geschäfts freisteht. Diese Aktien können dann auf einmal oder allmählich eingezahlt werden. Das Geschäft wird sodann als Aktienunternehmung weiter getrieben und der Reingewinn nach Maßgabe der Beteiligung als Dividende an die Aktionäre verteilt.

Diese Unternehmungsform steht demnach auch zwischen der Aktiengesellschaft und der Produktivassociation.

Sie unterscheidet sich von der Aktiengesellschaft dadurch, daß die Gründung und der Schwerpunkt des Geschäfts in den Händen des Unternehmers liegen und daß dieser Schwerpunkt nur sehr allmählich verrückt wird, je nachdem nach und nach Aktien aus dem Besitze des Unternehmers in den anderer Aktionäre übergehen.

Von der Produktivgenossenschaft unterscheidet sich die Partnerschaft dadurch, daß bei jener das Kapital bloß durch die Arbeiter, bei dieser durch die Arbeitgeber aufgebracht wird.

Die Partnerschaft will also ebenfalls Arbeit und Kapital kombinieren; aber sie schafft das Kapital nicht durch die Arbeit neu, sondern sie verkauft das Geschäft des Unternehmers allmählich an seine Arbeiter. Die Partnerschaft ist eine industrielle Monarchie, in welcher stets mehr und mehr demokratische Konzessionen gemacht werden.

Die eigentümlichen Vorteile dieser Unternehmungsform liegen darin, daß sie dem Arbeiter die Gewinnbeteiligung möglich macht, und zugleich — was der Produktivassociation fehlt — die Vorzüge des schon vorhandenen großen Kapitals und der einheitlichen starken Leitung vereinigt.

Ihre Nachteile aber bestehen darin, daß der kleine Arbeiteraktionär durch sie zum Teilnehmer an einem Spiele gemacht wird, das er nicht durchschaut und bei welchem er auf Gnade und Ungnade der Ehrlichkeit des Unternehmers preisgegeben ist. Will der Unternehmer aus der industriellen Partnerschaft ein gutes Geschäft machen, so kann er leicht in einer Zeit günstiger Konjunkturen sein Geschäft in eine Partnerschaft verwandeln, die Aktien zu hohem Kurse verkaufen und später, wenn das Geschäft schlecht geht, sein Schäfchen längst ins Trockene gebracht haben. Ist dagegen der Unternehmer reell und schlägt seine Anlagen nicht zu hoch an, und verspricht außerdem das Geschäft einen dauernd reichlichen Gewinn, so können die Aktien leicht so im Preise steigen, daß sie dem Arbeiter unerschwinglich werden, außer durch länger dauerndes energisches Sparen.

Läge nicht schon in diesen Mißständen eine gewisse Grenze für die Anwendbarkeit des Partnerschaftssystems, so wäre diese Grenze auch schon durch andere Umstände gegeben.

Die Partnerschaft eignet sich nur für gewisse Geschäfte mit normalen Lohnhöhen und mit geringem Wechsel von Arbeitern. Denn ihre Grundidee bedingt schon das längere Aushalten der Arbeiteraktionäre in einer Fabrik; es ist nicht thunlich, daß beliebig einer statt den andern eintrete. Es können deshalb auch die Geschäftsanteile nicht frei veräußerlich sein, sonst würden die Aktien leicht Gegenstand unsolider Börsenspekulation, und fremde Elemente kämen in den Verwaltungsrat.

Die Erfahrung lehrt, daß die Partnerschaft den günstigsten Erfolg in jenen Geschäften hat, wo die Intensität der Arbeitsleistung sehr gesteigert werden kann, wo vom Eifer und der Intelligenz, von der Sorgfalt und Materialersparnis sehr viel abhängt.

Dagegen darf der Vorwurf, daß die Partnerschaft die Unabhängigkeit des Unternehmers gefährde,

wohl als ein unberechtigter zurückgewiesen werden. In seinen Händen liegt ja die Initiative und die Leitung des Ganzen; die große Zahl Aktien, die er besitzt, sichert ihm das Übergewicht bei der Abstimmung; die Kontrolle, welche durch die Arbeiteraktionäre über ihn ausgeübt wird, schadet ihm nicht, weil sie ihm geistig selten ebenbürtig ist.

Wer den Gang der wirtschaftlichen Geschichte aufmerksam verfolgt, könnte wohl auf die Vermutung kommen, daß unter allen Formen sozialistischer Vergewaltigung des Kapitals die nächstliegende eine erzwungene allgemeine Einführung der industriellen Partnerschaft sei, einer Partnerschaft, bei welcher die Organisation und Taxation natürlich vorzugsweise von den Arbeitern und zu deren Vorteil eingerichtet und vollzogen würde. Aber selbst in diesem Falle, wo der Unternehmer durch die Macht kommunistischer Umwälzung zu einem Beamten seiner Arbeiteraktionäre degradiert wäre, würde er seine Superiorität bewahren; die Arbeiteraktionäre wären rechtlich Herren des Unternehmens, faktisch aber bliebe es der ehemalige Unternehmer, nun Geschäftsleiter. Denn Kapitalien und Geschäftsanteile lassen sich verteilen, niemals der Geist und die Erfahrung des Unternehmers. Je größer der Abstand zwischen den notwendigen Kenntnissen und Fähigkeiten des Unternehmers und jenen des Arbeiters ist, um so geringer ist die Gefahr für den Unternehmer.

8. Die Vereinigung zu einzelnen Geschäften (sog. Konsortium oder Syndikat), ist eine Form der Gesellschaft, welche meistens nur von kurzer Dauer ist. Wenn nicht anderes verabredet wird, sind dabei die Teilnehmer verpflichtet, gleichmäßig zu dem gemeinsamen Unternehmen beizutragen.

6. Kapitel: **Die wirtschaftlichen Parteien.**

I. **Entwickelung derselben.** Wirtschaftliche Parteien bilden sich auf verschiedenen Grundlagen aus.

Die bedeutendste Veranlassung zur Bildung wirtschaftlicher Parteien ist der Unterschied der oben erwähnten wirtschaftlichen Klassen. Naturgemäß und durch ihr eigenes Interesse getrieben muß jede wirtschaftliche Klasse auch eine wirtschaftliche Partei gegenüber den anderen Klassen bilden, welche dann freilich wieder in mehrere Parteischattierungen zerfallen kann. Jede wirtschaftliche Klasse will eben ihr besonderes Wohlergehen und wird in der menschlichen Gesellschaft und im Staate auf dieses hinarbeiten. So wird durch ihr Klasseninteresse die städtische Bevölkerung der ländlichen gegenüber in eine gegensätzliche Stellung gebracht; die Besitzlosen gegenüber den Besitzenden, die Lohnarbeiter gegenüber den Unternehmern, die Produzenten gegenüber den Handeltreibenden, das Kleingewerbe gegenüber dem Großbetrieb, die Gläubiger gegenüber den Schuldnern, die älteren Unternehmungsformen gegenüber den jüngeren u. s. f. Es ist nicht notwendig, daß alle diese im wirtschaftlichen Leben vorhandenen Gegensätze auch in bestimmten Parteiprogrammen sich ausprägen; aber fühlbar machen sie sich in jedem vorgeschrittenen Staatswesen. Aber nicht allein in der Verschiedenheit der wirtschaftlichen Klassen liegt ein Grund solcher Parteibildung; sondern auch diejenigen Gründe, welche überhaupt politische Parteien entstehen lassen, wirken auf die wirtschaftliche Parteibildung ein.

Die großen Gegensätze von Freiheit gegenüber der Ordnung, von Gleichheit gegenüber der Geltung der Autoritäten, von Zentralisation gegenüber der Dezentralisation, von Fortschritt gegenüber der Erhaltung des Bestehenden —: diese Gegensätze, welche sich in allem politischen Leben äußern, müssen auch in den wichtigeren Fragen des Wirtschaftslebens zum Vorschein kommen. Es sind eben sehr verschiedene wirtschaftliche Ideale, welchen nachgestrebt werden kann, mit größerer oder geringerer Entschiedenheit. Und es kann diesen Zielen nachgestrebt werden im ganzen Umfang des Staats- und Volkslebens oder bloß in einzelnen Gebieten; mit Anlehnung an die bestehenden Zustände, auf dem Wege der Reform; oder mehr in revolutionärer Art; mit größerer oder geringerer Konsequenz; mit mehr oder weniger Kenntnis und Gründlichkeit.

In den Wirtschaftszuständen des Altertums und des Mittelalters lassen sich nur ausnahmsweise wirtschaftliche Parteien unterscheiden. Grundzug der wirtschaftlichen Zustände des Altertums und des Mittelalters war nämlich die ungleiche Berechtigung, die Monopolstellung einzelner gegenüber dem machtlosen und unterdrückten Haufen der anderen. Bei dem im Altertum herrschenden Systeme des Staatsdespotismus, und bei der ständischen Gliederung des Mittelalters und seiner Dezentralisation, konnte auch von einer selbständigen Regung wirtschaftlicher Parteien im Staatswesen nicht die Rede sein; die wirtschaftlichen Parteien, die etwa vorhanden waren, fanden mit Ausnahme der jeweils herrschenden überhaupt keinen Ausdruck.

Heutzutage dagegen, wo es nach langen und mühsamen Kämpfen Grundsatz des ganzen Staats- und Völkerlebens geworden ist, daß der Wille der ganzen Völker und der einzelnen Gruppen, Klassen und Parteien innerhalb der Völker zum Ausdruck komme, wenn es sich darum handelt, über ihr Wohl und Wehe zu entscheiden, mußte es notwendig werden, daß auch verschiedene wirtschaftliche Parteien entstanden und auf die staatlichen Ordnungen der wirtschaftlichen Zustände Einfluß zu nehmen begannen. Zur Bildung solcher Parteien mußten Presse und Vereinsrecht energische Hebel werden.

Die heutigen Wirtschaftsparteien unterscheiden sich zunächst durch den verschiedenen Grad von Freiheit, welchen sie im ganzen wirtschaftlichen Leben jedem einzelnen gewähren wollen.

II. **Die liberalen Wirtschaftsparteien.** Der wirtschaftliche Liberalismus besteht in dem Streben nach einer möglichst unbeengten Wirtschaftsfreiheit jedes einzelnen, nur beschränkt durch das gleiche Recht aller andern. Er will die freieste Konkurrenz überall und für jeden, und zwar freie Berufswahl, freie Konkurrenz in der Produktion, in Ge-

werbe und Handel, freie Bewegung bei der Bildung des Preises, bei der Verteilung der Güter, bei der Bestimmung des Lohnes und des Zinses. Das System des Liberalismus ist wie manche andere Wirtschaftssysteme niemals ganz rein durchgeführt worden; aber es prägt doch der Gegenwart ihren wirtschaftlichen Charakter auf. Wie die wirtschaftliche Theorie mannigfache Schattierungen und Färbungen hat, so ist das auch bei der wirtschaftlichen Praxis der Fall, und sind auch in den wirklichen Volkszuständen die liberalen Ideeen nie zu unumschränkter Herrschaft gekommen. Wie in den Zeiten des Altertums und des Mittelalters die damaligen Unterdrückungen ganzer Volksklassen als wirtschaftliches Prinzip ihre Fehler gehabt haben, so muß auch das liberale System einen oder den andern Fehler haben. Es wird überhaupt niemals möglich sein, die menschliche Wirtschaft von allen Fehlern und Schattenseiten freizumachen. Das liberale Wirtschaftssystem giebt dem einzelnen Menschen möglichst viel Freiheit, macht ihn aber auch für seine eigene Wohlfahrt selbst im höchsten Grade verantwortlich. Allerdings wird die unbedingte Freiheit der Wirtschaft für den einzelnen beeinträchtigt durch den Umstand, daß die zu selbständigen Unternehmungen nötigen Hilfsmittel meist Privateigentum, also nur mehr in beschränkter Weise zugänglich sind. Die Arbeitskraft des einzelnen ist freilich sein Eigentum; aber schon ihre Ausbildung und Erhaltung verlangt häufig bedeutende und längere Kapitalverwendung. Wegen der verschiedenen Begabung und Kapitalbildung schreitet die wirtschaftliche Entwickelung keineswegs überall in gleicher Richtung und in gleicher Schnelligkeit vorwärts, so daß häufig Mangel einerseits, Überproduktion anderseits die Erfolge der Arbeit und der Unternehmung vereiteln. Bei der vollständigen Freiheit des Handels und Verkehrs macht sich leider im Güterumlaufe ein System der gegenseitigen Übervorteilung geltend. Der Arbeiter klagt über unzureichenden Lohn, über Unterdrückung durch das Kapital; der Kredit ist den wechselvollsten Schwankungen ausgesetzt, und dient nicht allein dem redlichen, sondern auch dem unredlichen Erwerbe. So ist der Erfolg der Herrschaft liberaler Wirtschaftsgrundsätze keineswegs frei von Fehlern. Vielmehr sehen wir die Güter ungleich verteilt, ganz große Klassen der Bevölkerung in lebenslänglicher geistloser Arbeit schmachtend, von der Hand in den Mund lebend. Die freie Konkurrenz ist zum erbarmungslosen Kampfe geworden, in welchem sich die Kämpfer gegenseitig zerfleischen; der Arbeiter sieht im Unternehmer seinen Unterdrücker, der Unternehmer im Arbeiter nur zu oft seinen Feind und Sklaven oder wenigstens eine Arbeitsmaschine. Arbeitslosigkeit, Arbeitseinstellung, Unterdrückung und Empörung, Betrug und Falliment, sind entschieden Schattenseiten der modernen Wirtschaftsperiode.

Innerhalb des liberalen Wirtschaftssystems lassen sich folgende Parteischattierungen unterscheiden:

1. Die Manchesterpartei ist die extremste unter diesen Schattierungen. Sie rekrutiert sich hauptsächlich aus den besitzenden Klassen, findet in der Wissenschaft keine neuen Vertreter mehr, wohl aber unter den Praktikern und Journalisten u. s. f. Ihre Ansichten bestehen hauptsächlich in folgendem: Die Volkswirtschaft hat lediglich die Aufgabe der Reichtumsproduktion; um die Verteilung des Volkseinkommens hat man sich nicht zu kümmern. Die ganze Volkswirtschaft wird durch wirtschaftliche Naturgesetze, durch Angebot und Nachfrage beherrscht, die Arbeit ist nichts anderes als eine Ware wie alle anderen Waren, deren Lohn ebenfalls durch Angebot und Nachfrage reguliert werden muß und die ganz einfach liegen bleibt, wenn sie keine Käufer findet. Eine soziale Frage giebt es nicht; die in der Volkswirtschaft vorhandenen Mißstände müssen von selbst verschwinden; die gesunde Natur der Volkswirtschaft hilft sich immer selbst wieder durch.

Der Name Manchesterpartei führt zurück zu einer 1839 in Manchester gegründeten freihändlerischen Vereinigung (R. Cobden's) gegen die englischen Korngesetze. In Deutschland bezeichnet man mit diesem Namen die extremen Freihändler. Eine Vereinigung schufen sie sich in den „Volkswirtschaftlichen Kongressen“ seit 1858 in Deutschland.

Was gegen das Wirtschaftsideal der ganz liberalen Parteirichtung spricht, wurde in der Hauptsache oben schon angeführt. Der extrem verwirklichte Liberalismus läuft Gefahr, in Plutokratie, in ein allgemeines Überwuchern des Erwerbstriebes auszuarten, wobei die am strengsten redlichen, gewissenhaften, minder spekulativen Volksangehörigen durch die gewandteren und gewissenloseren Konkurrenten ausgebeutet werden.

2. Da in der gegenwärtigen Volkswirtschaft die Mißstände der Verteilung des Volkseinkommens zu bedeutend hervorgetreten sind, um das unbedingte „Geschehenlassen“, wie es Prinzip des Manchestertums ist, noch als leitenden Grundsatz zu dulden, ist der größte Teil der liberalen Wirtschaftspolitik und zwar sowohl auf dem Gebiete der Wissenschaft als auf dem Gebiete der politischen Agitation und vollends in den Regierungskreisen auf das Bedürfnis notwendiger Reformen aufmerksam geworden. Die Übermacht des Kapitals und dann die Entartung der Gründerperiode einerseits, auf der andern Seite der wachsende Einfluß der Sozialdemokratie hat diese Parteigruppe, welche man etwa als liberale Reformparteien bezeichnen könnte, zu der Anschauung gebracht, daß doch irgend etwas geschehen müsse, um den Kampf der wirtschaftlichen Parteien zu mäßigen und in friedliche Bahnen zu bringen. Diese Gruppe von Parteien, welche auf Grund des Liberalismus doch die Notwendigkeit von Reformen einsieht und will, zählt selbst wieder mannigfache Schattierungen. Besonders bezeichnend für ihre Bestrebungen ist die Unterstützung des Associationswesens; die Läuterung und Hebung der sozialen Zustände auf dem Wege der Arbeiterselbsthilfe. Auch die Hebung der Volksbildung, der Volksgesundheit, ferner die Beseitigung mancher Übelstände, welche der große Fabrikbetrieb hervorgerufen hat; insbesondere die Regulierung der

Frauen- und Kinderarbeit passen in den Bereich der Reformprojekte dieser Parteien. Bei redlichem Willen werden sie aber doch immer die Unzulänglichkeit ihrer Hilfsmittel einsehen müssen.

Einen Übergang von den liberalen Reformparteien zum Sozialismus bildet die sog. christlich-soziale Bewegung. Während die liberale Reformpartei vom eigenen Interesse der Arbeiter und von der Humanität der Gesellschaft Antriebe zur Verbesserung erwartet, stützt sich die christlich-soziale Partei auf christlich-religiöse Gesichtspunkte. Im ganzen weist sie die sozialdemokratischen Ansichten zurück; nur einzelne ihrer Stimmführer haben bisher geradezu sozialistische radikale Programme aufgestellt.

Ein anderer Übergang führt aus der liberalen Reformpartei zum sog. Staatssozialismus (s. u.).

III. **Reaktionäre und konservative Parteien.** Reaktionäre Parteien auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens, welche nie ganz erstorben waren, scheinen auch heutzutage wieder aufleben zu wollen. Sie unterscheiden sich von der vorgenannten Reformpartei hauptsächlich dadurch, daß ihre beabsichtigten Reformen in frühere wirtschaftliche Zustände zurückgreifen und teils den Staatsregierungen, teils der Kirche wiederum einen größeren Einfluß auf das wirtschaftliche Leben eröffnen wollen. Vor allen anderen hierher gehörigen Parteischattierungen aber ist diejenige zu erwähnen, welche, hauptsächlich aus kleinen Handwerksmeistern bestehend, den Rückgang des Handwerkes gegenüber dem Großbetrieb nicht verstehen und begreifen kann, die Ursache des schlechten Ganges der Kleinhandwerke vielmehr in der Gewerbefreiheit (in Deutschland in der Gewerbeordnung vom Jahr 1869) sieht und deshalb eine Rückkehr zum Zunftwesen verlangt. Zu diesem Zwecke verlangt diese Partei: Wiederherstellung der Meisterprüfung, obligatorische Innungen mit ausschließenden Rechten, strenge Regelung des Lehrlings- und Gesellenwesens, Arbeitsbücher 2c. Diese Handwerkerpartei würde am liebsten alle Gewerbe wieder in die mittelalterlichen Zustände zurückversetzen. Sie bedenkt dabei nicht, daß der Rückgang des Kleinhandwerks gegenüber dem Großbetrieb ein Prozeß ist, welcher dort, wo er wirklich stattfindet, ganz unvermeidlich, weil durch technische Umwälzungen begründet ist.

Nicht als reaktionär, wohl aber als konservativ bezeichnen sich die Agrarier. Auch sie sind eine rein wirtschaftliche Partei wie die vorgenannte; ihre Angehörigen sind landwirtschaftliche Grundbesitzer mit dem politischen Ziele, die Interessen der Landwirtschaft und der ländlichen Bevölkerung gegenüber dem beweglichen Kapital und gegenüber der städtischen, industriellen Bevölkerung zu wahren. Im Mittelpunkte ihrer Bestrebungen stehen zur Zeit die landwirtschaftlichen Schutzzölle, und Verdrängung der Goldwährung durch den Bimetallismus (wegen der Konkurrenz mit der Getreideproduktion aus Ländern der Silber- und Doppelwährung 2c.).

IV. **Der Sozialismus.** Der ganzen liberalen Wirtschaftsordnung, aber auch den christlich-reaktionären Wirtschaftsparteien gegenüber steht der Sozialismus, ebenfalls wieder in sehr mannigfache Schattierungen zerfallend. Unter Sozialismus versteht man eine Richtung wirtschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Bestrebungen, welche eine bis in die Einzelheiten des Daseins eingehende feste Ordnung des Lebens, namentlich aber der wirtschaftlichen Zustände, will. Der Sozialismus geht von dem Grundgedanken aus, daß alle Menschen gleiches Recht auf Glück und Gütergenuß besitzen und daß jedes bevorzugte Glücklichsein Einzelner ein Fehler gegen die allgemeinen Menschenrechte sei. Er wendet sich gegen die Übel der liberalen Volkswirtschaft, gegen den Eigennutz und die freie Konkurrenz, gegen die Übermacht des Kapitals. Nach der Idee des Sozialismus ist nicht Talent, Fleiß, Sparsamkeit, Eigentum, Kapital und Kredit Grundlage des Wohlstandes und der Ordnung, sondern einzig und allein die Arbeitsleistung. Und diese müsse erst durch eine andere Anordnung in ihre richtige Stellung gebracht werden. Zu diesem Zwecke müsse die Freiheit jedes Einzelnen zu Gunsten des Ganzen viel mehr eingeschränkt werden, als das bisher der Fall ist. Die Verantwortlichkeit, welche in dem liberalen Wirtschaftssystem der Einzelne trägt, will der Sozialismus der ganzen Gesellschaft aufbürden.

Auch der Sozialismus ist teils Theorie geblieben, teils praktisch geworden. Seinen theoretischen Höhepunkt erreicht er in dem Kommunismus, d. h. in jenem Wirtschaftssysteme, welches das Privateigentum vollständig oder fast vollständig beseitigt. Die Idee der Gütergemeinschaft läßt sich als ein idealer Zustand allerdings erträumen; in Wirklichkeit aber ist sie undurchführbar; nur im Familienleben möglich; in keiner größeren Gesellschaft, am wenigsten im Staate kann sie eine Stätte finden. Denn die Bedürfnisse der Menschen und ihre Fähigkeiten sind von Natur aus zu verschieden. Man müßte zuerst alle Menschen gleich machen, dann könnte man auch den Besitz ausgleichen. In einer Gütergemeinschaft wird jeder möglichst wenig arbeiten und möglichst viel genießen wollen. Unfleiß läge im Interesse jedes Einzelnen. Es gingen ferner in der Gütergemeinschaft die speziellen Freuden, welche das Eigentum dem Menschen bereitet, verloren, sowie jene Lebensfreuden, welche mit der freien Wahl der Genüsse zusammenhängen. In einer Gütergemeinschaft müssen auch die Vorteile der Arbeitsteilung aufhören; eine überaus sorgfältige amtliche Leitung der ganzen Volkswirtschaft müßte stattfinden; furchtbare Übervölkerung wäre jedenfalls das Resultat der Vermögensgleichheit und schließlich würde die gleiche Verteilung der Güter doch nach wie vor vielen ungerecht erscheinen und deshalb immer wieder neue Revolutionen stattfinden müssen. Trotz dieser Unmöglichkeit des Kommunismus im ganzen finden wir doch auch in unseren liberalen Rechtsstaaten kommunistische Anklänge. Hierher gehören namentlich die eheliche Gütergemeinschaft, das Expropriationsrecht, das Erbrecht des Staates in gewissen Fällen, die allgemeine Wehrpflicht und der Schulzwang.

Seine moderne Gestaltung gewinnt der Sozialismus in nachgenannten Parteien: 1) die Sozialdemokratie. Die Grundideen der Sozialdemokratie fanden zum erstenmale einen Ausdruck in der englischen Chartistenbewegung, später in Frankreich (Louis Blanc); in Deutschland mit der Gründung des allgemeinen deutschen Arbeitervereins durch F. Lassalle (1863). Er verlangte allgemeines gleiches Wahlrecht, mit dessen Hilfe die Arbeiter die Staatsgewalt in die Hände bekommen sollten, und einen Zuschuß von 100 Mill. Thalern aus Staatsmitteln zur Gründung von Produktivassociationen. Nach Lassalle übernahm v. Schweitzer die Agitation und Parteiführung, später Liebknecht und Bebel, mit Hinneigung zur „Internationalen". Die wirtschaftlichen Anschauungen der Sozialdemokratie bestehen hauptsächlich in folgendem:

Die ganze heutige Produktion leidet an dem Übelstande, daß, wer überhaupt produzieren will, schon von vornherein im Besitz gewisser Produktionsmittel sein muß. Da aber die Produktion in sehr vielen Fällen nur im großen betrieben werden kann, muß auch das Produktivkapital von vornherein bedeutend sein. Diejenigen, welche nur kleine Kapitalien zur Herstellung ihrer Produktionsmittel haben, können auch nur als Unternehmer kleiner Geschäfte ein kümmerliches Wirtschaftsdasein fristen; diejenigen, welche gar kein Kapital besitzen, können gar nicht als selbständige Produzenten auftreten, sondern müssen ihre Arbeitskräfte selbst als Ware zu Markte tragen. Der Wert dieser Ware aber werde nicht durch das bestimmt, was sie selbst an Wert hervorbringt, sondern durch ihre Produktionskosten, d. h. durch dasjenige, was zur Existenz des Arbeiters absolut nötig ist. Der Arbeiter nimmt in dieser Weise nicht an dem Gewinne teil, welcher aus der Produktion des Volkes immerfort resultiert, sondern er erhält bloß die notwendigste Vergütung seiner Kosten. Also gerade die Arbeit, welche fortwährend die Werte neu erzeugt, erhält nichts von diesen Werten, sondern muß dieselben anderen überlassen. Die Folge dieser Zustände sei, so behauptet die Sozialdemokratie, eine fortwährende Ausbeutung der Arbeiterklasse durch das Kapital, welches in den Händen der Bourgeoisie sich befindet. Es sei auch, heißt es weiter, keineswegs richtig, daß der Lohnvertrag auf dem freien Willen des Arbeiters und des Arbeitgebers beruhe; sondern der Arbeiter schließe immer, durch die Not gezwungen, ungünstige Lohnverträge ab. Der Sozialismus behauptet ferner, daß das Kapital allerdings aus aufgespeicherter Arbeit bestehe, aber nicht aus der Arbeit derjenigen, die das Kapital besitzen, oder ihrer Vorfahren, sondern aus der Arbeit anderer. Im ganzen sei das Verhältnis zwischen Kapital und Arbeitskraft ungerecht und müsse eine vollständige Umänderung erfahren. Es müsse die Arbeiterklasse in höherem Maße als bisher Vorteile aus ihren Arbeitsleistungen erhalten.

Die Sozialdemokratie geht von der Anschauung aus, daß, um eine Änderung dieser schlimmen Zustände herbeizuführen, der Gegensatz zwischen Arbeit und Kapital aufgehoben werden solle. Die heutige planlose Produktion solle eine vollständige Umänderung erfahren, dergestalt, daß die Produktionsmittel gemeinsam werden und nicht mehr Privateigentum sein dürfen. Die neu produzierten Gegenstände, soweit sie neue Arbeitsmittel sind, sollen ebenfalls wieder gemeinsames Eigentum werden; diejenigen Güter dagegen, die unmittelbar zur Befriedigung von Bedürfnissen bestimmt sind, sollen individuelles Eigentum werden; wobei aber der Anteil jedes einzelnen nach gerechten Grundsätzen bemessen werden solle. Dieser Zustand werde ein besserer sein, weil das Volkseinkommen gerechter und gleichmäßiger verteilt würde, aber auch, weil die Produktion eine ungleich größere sein werde. Letztere Anschauung begründet man damit, daß mannigfache Arbeitsverluste, welche aus der Planlosigkeit der heutigen Produktion erwachsen, in der sozialistischen Produktion nicht mehr stattfinden würden; daß diejenigen Arbeitsverluste, die durch den notwendigen Schwindel im Kampfe der Konkurrenz heutzutage entstehen, dann ebenfalls in Wegfall kommen würden; daß ferner die Arbeit vermöge mancher mit Kulturfortschritten verbundenen Vorteile ergiebiger sein werde, und daß außerdem neue Arbeitskräfte, welche jetzt überhaupt nicht arbeiten, zur Arbeit herangezogen würden.

Eine Umänderung der heutigen kapitalistischen Produktion in eine sozialistische kann endlich nach der Ansicht der Sozialdemokratie nur durch Erlangung der Staatsgewalt herbeigeführt werden, und auf dieses Ziel hin sind denn auch ihre derzeitigen Bestrebungen gerichtet.

Der große Irrtum der Sozialdemokratie besteht darin, daß alle Fortschritte der Produktion, welche man von der sozialistischen Anordnung der Arbeit erwartet, doch nur ein verschwindend kleiner Ersatz wären für den Ausfall, welcher durch die Beseitigung der freien Konkurrenz und der Hoffnung auf Unternehmergewinn herbeigeführt würde. Die Produktion in einer ganz sozialistischen Gesellschaftsordnung kann keine größere sein, weil niemand mehr ein persönliches Interesse an der Vermehrung, Verbesserung und Erhaltung der Produktionsmittel hätte; weil die Arbeitskontrolle schwierig, kostspielig und gehässig, für viele Berufszweige ganz unmöglich wäre. Der ganze bisher bestehende Klassenhaß zwischen Besitzlosen und Besitzern, zwischen Arbeitern und Unternehmern würde sich nur verwandeln in einen Klassenhaß zwischen Arbeitern und Arbeitsaufsehern; das Streben jedes einzelnen würde eben dahin gehen, sich eine möglichst mühelose und einträgliche Stellung in der sozialistischen Gesellschaft zu verschaffen; jeder, der ihm in diesem Streben entgegenträte, wäre sein Feind. Die Konkurrenz im Lebenskampf würde nicht enden, nur andere Formen gewinnen. Die Wirtschaft mit gemeinsamen Produktionsmitteln und mit gemeinsamem Gewinn würde entweder zu einer unerträglichen Arbeitstyrannei oder zu einer von Geschlecht zu Geschlecht verringerten Produktion und bald zur völligen Verarmung des Volkes führen.

2. Der Staatssozialismus. Grundgedanke des Staatssozialismus ist: die Durchführung tiefgreifender sozialer Reformen unter Erhaltung der monarchischen Staatsform, und im Gegensatze zur Herrschaft der „liberalen Bourgeoisie". Also ein Bündnis zwischen Monarchie und Arbeiterklasse. Anfänge des modernen Staatssozialismus finden sich in der Politik Napoleons I. und in den Schriften von St. Simon, eine weitere Entwicklung in der wirtschaftlichen Politik Napoleons III. — In Deutschland, wo die Schriften von Rodbertus den Staatssozialismus theoretisch vertreten, fand er eine organisierte Hilfe in dem „Verein für Sozialreform"; und es ist abzuwarten, ob aus den gemäßigteren Elementen der Sozialdemokratie und aus den weitestgehenden der liberalen Reformparteien oder der christlich-sozialen Partei heraus sich eine starke staatssozialistische Partei bilden wird. Gewiß ist, daß die Regierungen der europäischen Kulturstaaten dem Staatssozialismus schon manche Konzession gemacht haben und noch weitere machen dürften. Der wichtigste gegen den Staatssozialismus gerichtete Einwand gipfelt darin, daß jeder zu weit getriebene Einfluß des Staates auf die Privatunternehmung, indem er die Freiheit des einzelnen beeinträchtigt, den Erwerbseifer hindere; und daß, wo der Staat selbst als Unternehmer auftritt, die Leistungen aller seiner Wirtschaftsbeamten und Arbeiter nicht die Wirkung haben können, als wenn die gleichen Personen in ihrem eigenen Geschäfte, mit Aussicht auf Geschäftsgewinn, arbeiten würden.

7. Kapitel: Bevölkerung und Produktion.

Das notwendige Gleichgewicht von Produktion und Konsumtion muß zu der Frage führen, wie sich denn die Bevölkerung eines bestimmten Landes zur Produktionsfähigkeit desselben verhält. Durch jeden Zuwachs der Bevölkerung vermehrt sich die Zahl der Produzenten, aber auch der Konsumenten und es frägt sich daher: giebt es ein richtiges Verhältnis zwischen der Volkszahl und dem von ihr bewohnten Gebiete und wann ist dasselbe vorhanden?

I. **Verschiedene Möglichkeiten der Zustände.** Thatsächlich sind drei verschiedene Verhältnisse der Bevölkerung zur Ausdehnung und Produktionsfähigkeit ihres Landes möglich, nämlich:

1. Die Bevölkerung ist so dünn, daß nach der natürlichen Beschaffenheit des Bodens leicht eine größere Anzahl Nahrung fände. Ein solches relativ geringes Bevölkerungsverhältnis findet seinen Ausdruck darin, daß fruchtbarer Boden niedrig im Preise steht; die Landgüter sind durchschnittlich groß, die Bewirtschaftung derselben eine mehr extensive, als intensive; die Wohnorte spärlich und weit von einander entfernt; Fabrikstädte bestehen wenige oder keine; es findet regelmäßige Ausfuhr von Getreide oder Produkten der Viehzucht statt. Solche Bevölkerungsverhältnisse weisen in Europa Rußland, Rumänien, die Türkei, das transleitanische Österreich auf; in Asien fast der ganze Weltteil mit Ausnahme des eigentlichen China, sowie einzelner Teile von Ostindien und Japan; ferner ganz Amerika mit Ausnahme der nordöstlichen Unionsstaaten; Afrika und Australien. Bei solchen Verhältnissen ist es dem einzelnen, falls er Arbeitslust und Arbeitskraft besitzt, leicht, sich die nötigen Nahrungsmittel zu verschaffen; die Erwerbung von Grundbesitz, der Betrieb ausgedehnter Viehzucht oder lukrativen Bergbaues nicht schwierig. Dagegen werden die natürlichen Reichtumsquellen des Bodens nicht vollständig ausgenützt; die Industrie findet in der Seltenheit der Arbeiter und dem oft hohen Arbeitslohne bedeutende Schwierigkeiten; Handel und Verkehr sind wegen der unzureichenden Verkehrsmittel und der geringen Konsumtion beschränkt.

2. Die Bevölkerung ist dichter, als sie nach der Produktionsfähigkeit des Bodens sein sollte, es ist der Zustand einer Übervölkerung gegeben. Er findet seinen Ausdruck darin, daß im Lande die ganze bauwürdige Oberfläche in Privatbesitz genommen, der Boden in kleine und kleinste Zwergwirtschaften zersplittert ist; daß Waldungen und Weiden auf das notwendigste beschränkt, große, namentlich Fabrikstädte vorhanden sind. Dabei ist die Volksdichtigkeit an sich eine große, auch in mittleren Jahren Einfuhr von Lebensmitteln nötig, Auswanderungen häufig.

Die Rohstoffproduktion ist hier aufs höchste gesteigert, die Bodenkultur intensiv; der vom Landbau nicht genährte Teil der Bevölkerung füllt Werkstätten und Fabriken; die Not erzwingt wohlfeile und übermäßig angestrengte Arbeit. Der Verkehr ist flott; die Arbeitsteilung höchst ausgebildet. Bei all dem herrscht Elend und Mangel; die Lebensmittel sind teuer, die Sterblichkeit, namentlich unter den Kindern groß. Not und Verzweiflung erzeugen Verbrechen, Bettel und proletarische Laster aller Art.

3. Die Bevölkerung hat die richtige, der Produktionsfähigkeit ihres Gebietes entsprechende Dichtigkeit. Man hat, um zu beobachten, ob dies der Fall ist, namentlich drei besondere Kennzeichen.

Ein besonders glückliches Symptom ist der Neubau von Häusern, d. h. eine die Volksvermehrung übersteigende Häufigkeit des Häuserbaues; ferner ist es ein gutes Zeichen, wenn die mittlere Lebensdauer eine hohe ist; wenn keine aus Elend und Not resultierende Sterblichkeitsursachen wahrgenommen werden; endlich kann es auch als entschieden günstig betrachtet werden, wenn die Aus- und Einfuhr, die Konsumtion, der Ertrag gewisser Steuern rascher sich vermehren, als die Volkszahl.

Die Befürchtung, daß bei dem fortwährenden Zunehmen der Bevölkerungen unserer zivilisierten Staaten plötzlich ein Mißverhältnis zwischen der Volkszahl und dem Gütervorrat entstehen könnte, ist jedoch unbegründet. Denn es hat zwar die Bevölkerung das Bestreben, sich fortwährend zu vermehren; aber auch die Gütermenge hat dieses Bestreben. Und wenn die Gütermenge ihre bestimmten Grenzen hat, so sind dieselben Grenzen auch für die Volksvermehrung gezogen.

II. **Die Gütervermehrung** hat ihre Ursache in den Bedürfnissen der Völker; und diese Ursache

muß mit der zunehmenden Bevölkerung wie mit den steigenden Bedürfnissen jedes einzelnen an Kraft gewinnen. Aber die Gütervermehrung hat ihre (schon oben erwähnten) Hindernisse, welche hauptsächlich in dem begrenzten Vorrat an Naturschätzen, in dem beschränkten irdischen Produktionsgebiet liegen. Die Unterhaltungsmittel des Menschen hätten das Bestreben, in einer viel rascheren Progression zu wachsen, als die Volkszahl; denn ein einziges Weizenkorn kann sich in zwei Jahren vertausendfachen.

Aber — so viel Raum auch noch auf Erden ist zur Kolonisation neuer Länder, zu neuer Produktion, immerfort erweitert sich der Boden nicht. Auch die Menschen entwickeln bei proletarischer Vermehrung nicht den entsprechend höheren Grad von Arbeitsfruchtbarkeit. Obgleich also die Natur jenen Dingen, welche dem Menschen zur Nahrung dienen, eine viel größere Vermehrungsfähigkeit gegeben hat, als dem Menschen selbst, so kann doch diese Vermehrungsfähigkeit nicht wirksam werden. Zur beständigen Gütervermehrung im gleichen Verhältnisse mit der Bevölkerungsvermehrung gehört auch, daß die neu hinzuwachsenden Menschenmengen auf eine ersprießliche Weise an der Gütervermehrung mitwirken.

Das thun sie aber nicht. Nicht alle Güter, die verzehrt werden, ernähren Arbeiter; andere gehen völlig wirkungslos verloren und die Natur, welche stets neue Quellen von Reichtümern bieten soll, zeigt sich teils zu arm, teils ungehorsam.

So kommt es denn, daß in Wirklichkeit die Gütermenge — wenigstens in einzelnen Teilen — manchmal der Bevölkerung gegenüber zurückweicht, während sie zu anderen Zeiten und für andere Gruppen fortschreitet.

III. **Die Volksvermehrung und ihre Hemmnisse.** Die statistischen Thatsachen beweisen als größte Vermehrungsthätigkeit eines Volkes eine Verdoppelung in 25 Jahren. Nur in seltenen Fällen äußert sich mit tragischer Gewalt der Widerspruch zwischen der Vermehrungsfähigkeit des Menschen und der Produktionsfähigkeit seiner Erde. Diese Seltenheit hat ihre Ursache darin, daß auch der Bevölkerungsvermehrung gewisse Gegentendenzen in den Weg treten, welche eine Übervölkerung abwenden und den ohnehin schweren Kampf ums Dasein nicht zum verzweifelten werden lassen.

Diese Hemmnisse sind:

I. Präventive, wenn sie das Bestreben haben, einen noch nicht vorhandenen Bevölkerungszuwachs zu verhindern. Das einzige Sittliche ist die Selbstbeherrschung des Menschen, die ihn veranlaßt, nur auf genügenden wirtschaftlichen Grundlagen eine Familie zu begründen. Wo die notwendige Ernährung der Familie außer Frage ist, wirkt oft die bloße Besorgnis, durch leichtsinnige Gründung oder Vermehrung der Familie nur einen Schritt im Wohlstande herabzusteigen, schon präventiv. In der geringeren Zahl der Ehen, dem späteren Heiratsalter, der geringeren ehelichen Fruchtbarkeit darf man die Äußerungen solcher präventiver Gegentendenzen suchen.

Leider wirkt die freiwillige Enthaltung von der Bevölkerungsvermehrung gerade dort am wenigsten, wo die Wirkung am nützlichsten wäre. Gerade der hoffnungslose Arme, dem überdies die sittliche Kraft und Einsicht durch beständiges Elend geschwächt ist, und der selbst bei der größten Enthaltsamkeit auf lange Jahre hinaus keine Besserung seiner Lage voraussieht, überläßt sich willenlos seinen sinnlichen Trieben. Ihm ist gleich elend, ob ein Kind hungert oder sechs.

Die unsittlichen Gegentendenzen präventiver Natur wirken nicht nur hindernd auf die Bevölkerungsvermehrung, sondern auch auf den Fortschritt der Zivilisation. Am gefährlichsten werden sie da, wo sie zum Volksgebrauch geworden sind, wo Vielmännerei, Vielweiberei und dergl. herrschen. Dies ist namentlich der Fall bei sehr rohen und wilden Volkszuständen, wo wegen der geringen Beherrschung der Naturkräfte und der bloß okkupatorischen Wirtschaft der Nahrungsspielraum schon durch eine geringe Bevölkerung ausgefüllt wird. Hier wirkt einesteils die schlechte Behandlung und Arbeitsüberbürdung des weiblichen Geschlechts hemmend auf die Volksvermehrung, anderenteils die solchen Zuständen eigentümlichen Laster.

Aber auch bei verfallenden Völkern zeigen diese unsittlichen Hemmnisse ihre Wirkung. Wo diese Tendenzen sich recht entwickelt haben, überschreiten sie wohl gar die Grenze bloßer Hindernisse und die Volkszahl kann positiv abnehmen.

II. Repressive Gegentendenzen der Volksvermehrung sind solche, welche bereits vorhandene übermäßige Zuwüchse wieder zerstören. Sie erscheinen teils als menschliches Elend, teils als Laster und Verbrechen.

Not, Hunger und Krankheiten sind zunächst der Gegendruck, den die Natur gegen jede Übervölkerung richtet. Die Erde verschlingt wieder jene Kinder, welche sie nicht zu ernähren vermag; die schwächsten werden zuerst in den Abgrund des Elends gedrängt. Mangel an guten Wohnungen, an guter Nahrung, ja sogar an ordentlicher Kleidung, an gehöriger Aufsicht über die Kinder läßt Krankheiten aller Art entstehen und rafft die überschüssige Volkszahl dahin. Jede schlechte Ernte vermehrt noch die Sterblichkeit. Und Unsittlichkeit und Laster wirken nicht nur als präventive, sondern auch als repressive Gegenströmungen. Sie sind selbst in unseren hochkultivierten europäischen Staaten von tragischer Bedeutung geworden; noch weit mehr bei den versinkenden Völkern des Ostens, wo, wie in Tibet und im Kaukasus, ein großer Teil der neugeborenen Mädchen wenn nicht umgebracht, doch auf den Sklavenmarkt gebracht werden. Weiber aus- und Kapital dafür einzuführen ist natürlich ein drastisches Mittel gegen Übervölkerung. China, das Land der Kinderaussetzung, die afrikanischen Negervölker, welche in Hungerfehden und dem Sklavengeschäfte eine sehr einfache repressive Gegentendenz haben; die verhältnismäßig hochkultivierten früheren Mexikaner, wo diese Gegentendenz in 20—50000 jährlichen Menschenopfern ihren schauerlichen Ausdruck fand: sie

zeigen, auf welchen Wegen jene Geschlechter entfliehen, die der Erde zu viel sind.

In unseren Kulturländern sind solche gewaltige Äußerungen des Gegendrucks gegen die Übervölkerung nicht zu fürchten. Da wirkt dieser Gegendruck auf das ganze Volk ziemlich gleichmäßig und weil er sich auf Millionen verteilt, empfindet ihn der einzelne zwar auch; aber er empfindet ihn nicht in so grausamer Weise. Sowie die Produktion der notwendigen Güter zurückbleibt, lassen Teuerung, späteres Heiratsalter, mangelhaftere Ernährung und daher erhöhte Sterblichkeit den größten Teil des Volkes diesen Gegendruck verspüren und in der Volksvermehrung eine entsprechende Verzögerung eintreten.

Die auch kommerziell am meisten fühlbare Gegentendenz gegen die Übervölkerung ist in unseren Kulturländern die Auswanderung, als Funktion des Volkslebens um so wertvoller, je mehr es möglich ist, die Ausgewanderten in kommerzieller und nationaler Verbindung mit dem Mutterlande zu erhalten (z. B. durch Kolonialbesitz). Die Furcht vor einer, vernünftige Grenzen übersteigenden Auswanderung aus einem Lande ist etwas durchaus Unbegründetes. Dagegen halten es die zivilisierten Staaten sogar für angemessen, sich ihrer Auswanderer noch anzunehmen, und sie vor Betrug 2c. zu schützen, bis sie Angehörige eines fremden Landes geworden sind. Zu diesem Zwecke wird namentlich eine gewisse Aufsicht auf die Auswanderungs-Bureaus und auf die Einrichtung des Auswanderer-Transports gehandhabt, auch die im Ausland befindlichen Konsulate angewiesen, sich der Auswanderer thunlichst anzunehmen.

Es ist leicht erklärlich, daß heutzutage die dichtbevölkerten Staaten Europas, nämlich das Deutsche Reich, Großbritannien, die Schweiz, Italien, Frankreich 2c. die meisten Auswanderer versenden und ebenso, daß diese Auswanderer sich vorzugsweise nach solchen Gegenden wenden, wo sie zusagende Lebensbedingungen finden. Für Deutschland sind Bremen und Hamburg Auswandererhäfen und der Transport der Auswanderer dort zu einem großartigen Geschäft entwickelt.

IV. **Bevölkerungspolitik.** Die Staatsgewalt hat innerhalb gewisser Grenzen die Möglichkeit, auf den Gang der Bevölkerung einzuwirken. Es sind hier zwei Richtungen zu unterscheiden:

1. Zeigt sich, daß die Bevölkerung zu gering ist gegenüber den vorhandenen Produktivkräften, so könnte an eine Begünstigung der Volksvermehrung gedacht werden. Dieses Ziel erscheint aber nur dann wirtschaftlich gerechtfertigt, wenn man den neu zuwachsenden Volksteilen auch Gelegenheit zu ersprießlicher Erwerbsthätigkeit verschaffen kann, wozu nicht bloß ein vorhandener Reichtum an Naturschätzen, sondern auch Kapital, wirtschaftliche Erfahrung, Absatzgelegenheit, Verkehrsmittel gehören. Die einzelnen Mittel, um eine Bevölkerungsvermehrung herbeizuführen, Begünstigung der Ehen und der Einwanderung sind von diesem Gesichtspunkte aus zu beurteilen. Bei den Bevölkerungszuständen der europäischen Kulturländer können sie nicht in Frage kommen. Auswanderungsverbote erscheinen als eine die persönliche Freiheit in ärgster Weise bedrückende, heute veraltete Maßregel.

2. Zeigt sich im Gegenteil, daß die Bevölkerung gegenüber den vorhandenen Produktionsmitteln zu groß ist oder zu rasch anwachsen will, so kann an eine Beschränkung ihres Wachstumes gedacht werden. Eine solche ist von Seite der Staatsgewalt möglich durch Beschränkung der Verehelichungsfreiheit. Gegen dieselbe wendet man ein, daß sie dem Menschen natürliche Rechte verkümmere. Für dieselbe spricht die Erwägung, daß die Staatsgewalt, wenn sie die Verpflichtung übernimmt, für Verarmte zu sorgen, auch das Recht und die Pflicht hat, einem übermäßigen Anwachsen des Proletariats zu steuern. Ein anderes Mittel ist Beförderung der Auswanderung. In ihr liegt eine Entlastung des inländischen Territoriums von überschüssiger Bevölkerung. Zu einer wahrhaften Stärkung der wirtschaftlichen und politischen Kraft des Inlandes kann eine Auswanderung nur führen, wenn sie in ein Land erfolgt, welches in seinem Wirtschafts- und Kulturleben mit dem Heimatlande der Auswanderer in dauernder Beziehung bleibt. Das Land, welches die Auswanderer aufnimmt, muß zu einer Erweiterung des Wirtschaftsgebietes des Mutterlandes werden. Das ist der Gedanke der Kolonisation.

V. **Zweck und Arten der Kolonieen.** Kolonieen sind Besitzungen, welche ein Volk in fremden Ländern durch Ansiedlungen oder zum Zwecke der Entwicklung seines Handels und Verkehrs erwarb. Sie sind durch die Regierungen oder durch Private gegründet. Bloße Ansiedlungen sind noch keine Kolonie; auch bloße Eroberungen nicht. Das Charakteristische ist das Verhältnis von Mutter- und Tochterland, der dauernde Einfluß. Man unterscheidet:

1. Ackerbaukolonieen. Zum Zweck des Ackerbaus und der landwirtschaftlichen Gewerbe gegründet. Sie entstehen durch Auswanderung aus solchen Staaten, wo wirkliche Übervölkerung herrscht oder wo Teile der Bevölkerung wegen religiöser oder politischer Verhältnisse auswandern. Bedingungen sind: dem Mutterlande ähnliche klimatische Verhältnisse, Fruchtbarkeit, dünne, schwache, vor den Einwanderern weichende eingeborene Bevölkerung. So die früheren Ansiedlungen der Engländer und Franzosen in Nordamerika (heutzutage Ver. Staaten und Kanada); die Ansiedlungen der Holländer am Kap, die neueren britischen Kolonieen in Neuholland, Tasmanien und Neuseeland. Die Ansiedler werden in solchen Kolonieen einheimisch, an Grund und Boden gebunden. Sie bilden bald ein eigenes Volk mit nationalen Institutionen, und emanzipieren sich bald zu selbständigem Staatswesen.

2. Pflanzungskolonieen. Entstehen durch Anlage von Pflanzungen in solchen fremden, durch staatliche Macht erworbenen Ländern, deren Produkte wichtige Handelsartikel für die zivilisierten Völker geworden, die also das Mutterland nicht selbst produziert, aber nicht entbehren kann. Namentlich für Europa solche Produkte, welche heißes Klima verlangen: Kaffee, Zucker, Baumwolle, Kakao

(daher Kolonialprodukte). Sie erfordern auch Bodenbearbeitung, aber in anderer Art. Da der Europäer im tropischen Klima nicht arbeiten kann, muß er fremde Arbeiter haben: Eingeborene oder eingeführte Arbeiter. In den Pflanzungskolonieen ist der Europäer Unternehmer und Landbesitzer, wird aber nicht einheimisch, sondern bleibt am Mutterland hangen und kehrt meistens zurück, wenn er sich bereichert hat. Die Bevölkerung solcher Kolonieen erlangt keine eigene Nationalität; eine Scheidewand zwischen besitzenden und arbeitenden Klassen bildet die Sklaverei. Solche Kolonieen sind für das Mutterland viel sichererer Besitz, als Ackerbaukolonieen, weil die mächtigen Grundbesitzer, meist Europäer, mit ihren Interessen an die Heimat gefesselt bleiben. Nur außerordentliche politische Ereignisse können solche Kolonieen dem Mutterland entfremden. In ihrer natürlichen Entwicklung werden sie nur selbständig durch Revolutionen der Sklaven. Folge der Emanzipation ist dann ein Sinken der Kultur (Hayti).

3. Bergbaukolonieen, zum Zweck des Bergbaus gegründet, mittels Eroberung und Ansiedlung. So die früheren Kolonieen der Spanier und Portugiesen in Amerika. Einige davon sind bis zur Trennung vom Mutterlande bloße Bergbaukolonieen geblieben (Peru, Neugranada), die meisten in Ackerbau- oder Pflanzungskolonieen verwandelt, teils weil die wachsende Bevölkerung Bodenfrüchte brauchte, teils wegen Minenerschöpfung (Brasilien, Venezuela, Mexiko). Die natürliche Entwicklung der Bergbaukolonie ist der Übergang zur Ackerbau- und Pflanzungskolonie.

4. Handelskolonieen. Zweck ist die Gewinnung der Produkte fremder Länder durch den Handel. Sie setzen eine einheimische Bevölkerung voraus, die soweit kultiviert ist, daß sie die gewünschten Produkte erzeugen und verarbeiten kann, die aber doch nicht im stande ist, diese Produkte auch den Europäern zuzuführen. Sie fangen meist mit bloßen Handelscomptoirs (Faktoreien) an, die von Europäern zur Anknüpfung regelmäßiger Verbindungen gegründet werden. Diese werden gewöhnlich befestigt angelegt und führen folgerecht zur Ausdehnung des kommerziellen und politischen Einflusses der angesiedelten Handelsgesellschaft. Es entstehen größere Etablissements; die Handelskompanie erhält eigene Quartiere, bald ganze Städte und erlangt mitunter neben der kommerziellen auch die politische Herrschaft. Z. B. in Ostindien. Die in solchen Ländern anwesenden Europäer sind meist nur Kaufleute, Zivil- und Militärbeamte. Neues einheimisches Volk kann sich dort durchaus nicht bilden; auf den Nationalcharakter des schon vorgefundenen einheimischen Volkes kann nur durch die geistige Macht der Kolonisten gewirkt werden (Schulen, Missionen). Solche Kolonieen bleiben dem Mutterlande so lange sicher, als seine militärische Macht hinreicht, Revolutionen zu verhindern. (Nach Wappäus: Allgem. Geogr. und Statistik, S. 183.)

5. Strafkolonieen. Gegründet, um Sträflinge aus dem Mutterlande dahin abzusetzen. Bedingung dabei ist ein unkultiviertes Land mit ganz spärlicher Bevölkerung, welche sich solchen Zuwachs gefallen läßt. Die wirtschaftliche Beschäftigung der Sträflinge kann dabei Bergbau, Ackerbau oder anderes Gewerbe sein. Diese Kolonieen bleiben dem Mutterlande erhalten, so lange sich nicht aus den Kindern der Sträflinge und aus freien Einwanderern ein lebensfähiges Volk bildet und vom Mutterlande emanzipiert.

VI. **Kolonialpolitik.** In jener Zeit, als — infolge des Zeitalters der Entdeckungen — die europäischen Staaten ihren Kolonialbesitz erwarben, ging das Bestreben der Mutterländer dahin, die Kolonieen nach Möglichkeit auszusaugen; ihnen die reichen Naturprodukte in der Form von Staatsmonopolen und Steuern oder auf dem Wege des Handels abzunehmen und sie dafür mit europäischen Waren und europäischer Verwaltung zu beglücken. Dieses Erpressungssystem veranlaßte viele Kolonieen schließlich zum Abfall von den Mutterländern.

Heutzutage ist man vorsichtiger geworden. Es ist jetzt Grundsatz der einsichtigeren Kolonialstaaten, ihren Kolonieen mit der zunehmenden Reife ihrer Bevölkerung auch immer mehr politische Freiheit zu gestatten. Eine weise Kolonialpolitik sucht jene Kolonieen, welche als Völker zu eigenem Leben reif wären, nur noch durch die Bande gemeinsamer Sprache und Sitte, sowie durch die im Laufe langjähriger Verbindung sich von selbst bildenden gemeinsamen Interessen festzuhalten. Wichtig ist dabei namentlich, daß solche Kolonieen finanziell ganz selbständig gestellt werden. Jene Kolonieen dagegen, welche von politisch unreifen Bevölkerungen bewohnt sind, können wohl vom Mutterlande aus despotisch regiert werden; aber auch ihnen gegenüber wäre das System der bloßen Aussaugung höchst fehlerhaft. Es ist vielmehr notwendig, sie nicht durch Waffengewalt, sondern durch gemeinsame wirtschaftliche Interessen zu einem erweiterten Wirtschaftsgebiete des Mutterlandes zu machen.

Der Wert des Kolonialbesitzes muß ein besonders großer für dichtbevölkerte Länder sein, welche einen Teil ihrer überschüssigen Bevölkerung wie ihrer industriellen Produktion nach den Kolonieen absetzen können, während die kaufmännische Vermittlung dieses Umsatzes einem Teile der Bevölkerung Erwerb verschafft und überdies dazu dient, das gegenseitige Verständnis beider Länder auszubilden und ihre politische Verbindung zu festigen. Eine Kolonialmacht, deren Mutterland schon dicht bevölkert ist, schafft sich durch ihren Kolonialbesitz Raum und vermehrte Erwerbsgelegenheit.

Keines der großen Kulturvölker steht in dieser Hinsicht so ungünstig da, wie das Deutsche. Macht- und kraftlos zu einer Zeit, als die übrigen europäischen Völker den Erdkreis unter sich teilten, fehlt ihm jetzt jene Elastizität des Territoriums und der Wirtschaftsgrundlagen, welche ein ausgedehnter Kolonialbesitz gewährt.

Vierte Abteilung.

Wirtschaftslehre der Haupterwerbszweige.

I. Abschnitt. Die Rohproduktion.

Übersicht.

Die Rohproduktion (Urproduktion) liefert der Volkswirtschaft jene Güter, welche von der Natur mit oder ohne Zuthun des Menschen erzeugt und aus ihr bloß losgelöst werden, um dann entweder unmittelbar verbraucht oder den industriellen Gewerben zu weiterer Verarbeitung überliefert zu werden.

Die einzelnen Zweige der Rohproduktion unterscheiden sich:

I. Nach der Zeit ihrer Entwicklung. In der Natur des Menschen und im Wesen des technischen Fortschritts liegt, daß die am leichtesten zu gewinnenden Rohprodukte die frühesten Grundlagen des Wirtschaftslebens bildeten.

II. Nach dem Grade der Mitwirkung des Menschen an der erzeugenden Thätigkeit der Natur. Gewisse Erwerbszweige haben bloß okkupatorischen Charakter, d. h. es werden die von der Natur fertig gelieferten Produkte nur in Besitz genommen (Jagd, Fischerei, Bergbau, Gewinnung wildwachsender Pflanzenprodukte). Andere Erwerbszweige erscheinen schon als wirkliche Produktion, wobei menschliche Technik leitend und ordnend in die Natur eingreift (Landwirtschaft, Viehzucht, geregelte Forstwirtschaft).

1. Kapitel: Jagd und Fischerei.

1. Die Jagd.

Zu unterscheiden sind jene Wirtschaftszustände, wo die Jagd Haupterwerbszweig ist (eigentliche Jägervölker) und jene, wo sie nur noch neben anderen Erwerbszweigen eine bescheidene Rolle spielt.

Wo die Jagd Haupterwerbszweig ist, wird neben ihr auch Fischerei und Okkupation von pflanzlichen Rohstoffen getrieben. Die gewerbliche Arbeit beschränkt sich auf die Familie, wo lediglich für den eigenen Gebrauch, nicht für den Austausch, Kleidung, Haus- und Wirtschaftsgerät und Waffen gefertigt werden, aus jenen Rohstoffen, welche die Natur liefert (Holz, Bein, Stein, Tierfelle, Horn). Bei der bloß okkupatorischen Arbeit findet keine Teilung statt, daher auch keine wirtschaftlichen Klassen, keine Standesunterschiede, kein Gegensatz von Freien und Sklaven. Das unbedeutende Wirtschaftskapital besteht aus Waffen und Gerät. Das aus Jagdbeute und wilden Früchten bestehende Einkommen fließt höchst unregelmäßig; daher jäher Wechsel von Mangel und Überfluß; Fehlen der Vermögensbildung und Sparsamkeit. Ansammeln von Vorräten ist schwierig. Notwendige Wirtschaftsbedingung sind wildreiche Jagdgründe; da sie leicht erschöpft werden, wird nicht selten Wechsel der Wohnsitze, Kampf um die Jagdgründe nötig. Die Wirtschaft ist demnach ein beständiger Kampf mit Menschen und Tieren um die Ernährung, wobei dünne Bevölkerung notwendig, städtische Konzentrierung unmöglich, Rechtszustände und geistiges Leben auf niedrigster Stufe sein müssen. Reine Jägervölker sind in der Gegenwart nur noch ganz selten; die Zeit, in welcher unsere Nationen aus Jägerstämmen bestanden, ist vorhistorisch. Übergänge von der reinen Jagdwirtschaft zu höheren Wirtschaftsstufen finden statt, wenn man Viehzucht, Bodenanbau, Grenzhandel mit Landesprodukten zu treiben beginnt. Ob solche Übergänge möglich und leicht sind, hängt von der Eigenart der Menschen und ihrer Wohnsitze, von ihrer Berührung mit höheren Wirtschaftszuständen ab.

In den Kulturländern hat bei zunehmender Bevölkerung, schwindendem Waldbestand und verbessertem Jagdgerät der Wildstand stark abgenommen; die Jagd beschäftigt nur noch wenige Menschen, und diese nur als Nebenerwerb. Die Nutzung der jagdbaren Tiere an Fleisch und Häuten erscheint gering gegenüber den Kosten ihrer Ernährung (Einbrechen des Wildes in Getreide- und Gemüsefelder, Zernagen der Knospen und jungen Zweige der Waldbäume), so daß die Jagd nur als körperliche Übung noch erhalten zu werden verdient. Staatliche Pflege erfährt sie durch Regelung des Eigentums am jagdbaren Wilde, durch Bestimmungen über Schonzeiten, durch Bestrafung von Jagdfreveln u. a.

2. Die Fischerei.

Wo sie den Haupterwerb für ganze Völkerschaften bildet, erscheint sie doch auch verbunden mit Jagd und mancherlei anderen okkupatorischen Thätigkeiten. Haupterwerb kann sie nur in sehr fischreichen Gebieten sein; hier sind ihre natürlichen Bedingungen nicht so leicht erschöpflich, wie bei Jägerstämmen. Fischerstämme zeichnen sich gegenüber Jägerstämmen durch mehr Seßhaftigkeit, friedlicheres Volkstum und leichtere Konzentrierung in

Dörfern und Städtchen aus. Wirtschaftliche Klassen- und Standesunterschiede sind leichter möglich. Die Gewinnung der Produkte wird in den einzelnen Familien getrieben, wobei aber auch Vereinigung zu gemeinsamen Unternehmungen vorkommt. Die gewerbliche Thätigkeit beschränkt sich auf die Familie; das Anlage- und Betriebskapital ist gering, aber doch notwendig. Übergänge zum Ackerbauvolk sind nicht zu schwierig, zum Handelsvolke besonders naheliegend. Reine Fischerstämme haben heute nur noch die von der Natur ganz besonders darauf hingewiesenen Küstenstriche.

Bei der modernen Fischerei der Kulturvölker ist zu unterscheiden:

I. Die wilde Fischerei, in natürlichen Gewässern betrieben, ist entweder Hochseefischerei (mindestens 3 Seemeilen vom Ufer, nach völkerrechtlichem Brauche frei), Küstenfischerei (am Meeresufer und den Strommündungen) oder Binnenfischerei. In allen wasserreichen Gegenden erscheint die Fischerei für den Volkshaushalt deshalb hochwichtig, weil die Fische die in den Gewässern sich verlierenden Nahrungsstoffe wieder zu verwerten gestatten. Große gut bewirtschaftete Wasserflächen können Erträge wie gutes Ackerland liefern. Die reichsten Erträge liefert die Hochseefischerei, bei starkem Kapitalbedarf und erheblichem Risiko. Durch die Fischerei werden die Völker am besten für die Seeschiffahrt geschult; vielfach ist die Fischerei Vorläuferin und Unterstützung des Wasserverkehrs. In den Binnengewässern scheint der Fischreichtum abzunehmen, wegen starken Verkehrs und Verunreinigung der Gefließe durch die Industrie, wohl auch wegen der Benützung der Gewässer zu Triebwerken und wegen Kanalisierungen, auch wegen des erleichterten Fischtransports. Wirklicher Fischreichtum findet sich nur noch in spärlich bevölkerten und verkehrsarmen Gegenden.

II. Die zahme Fischerei in Teichen, wo die Fische gezüchtet werden, kann größere Erträge auf geringen Flächen liefern.

Staatliche Pflege genießt die Fischerei durch Staatsverträge (bezüglich Hochseefischerei); durch Bestimmungen über Benützung der Fischwasser, Schonzeiten, Schonreviere, Verbot der Raubfischerei und schädlicher Fanggeräte, über Berücksichtigung der Wanderzüge der Fische (Fischpässe), Schutz der Laichfische und der unausgewachsenen Fische (Minimalmaß), künstliche Fischzucht u. a. —

2. Kapitel: Die Landwirtschaft.

1. Wirtschaftliche Verhältnisse derselben.

I. **Aufgabe und Bedeutung.** Die Landwirtschaft erzeugt pflanzliche und tierische Rohstoffe. Ihr wichtigstes Erzeugnis sind Nahrungsmittel, welche fast nur die Landwirtschaft zu liefern vermag. Damit erscheint sie aber als die Grundlage des gesamten Wirtschaftslebens. Unter allen Haupterwerbszweigen beschäftigt sie die größte Menschenzahl. Ihre Ausdehnungsfähigkeit ist eine begrenzte; begrenzt durch Größe und Fruchtbarkeit des anbaufähigen Bodens. Sie wirkt bestimmend auf die Vermehrung der Bevölkerung und auf die Ausdehnung der übrigen Erwerbszweige ein. Zunehmende Bevölkerung ist bedingt durch eine Ausdehnung der Landwirtschaft auf weitere Flächen; und wo eine solche Ausdehnung nicht mehr möglich ist, weil aller anbaufähige Boden schon in Kultur genommen ist, durch Steigerung der Produktion jedes einzelnen Bodenteils. Für den einzelnen Landwirt hat sein Erwerb gegenüber anderen Erwerbszweigen das unterscheidende Merkmal, daß die Wirtschaft hier ihrem Unternehmer seine notwendigsten Lebensbedürfnisse ohne Umtausch, also in reiner Naturalwirtschaft zu liefern vermag. Damit ist er grundsätzlich unabhängiger gestellt, als die übrigen Erwerbszweige; Schwankungen des Wirtschaftslebens sind für ihn von geringerer Bedeutung; sein Besitz ist der konstanteste, seine Arbeitsgelegenheit die am meisten gesicherte.

II. **Geschichtliche Entwickelung.** Von den beiden Hauptbestandteilen der Landwirtschaft, Tierzucht und Bodenanbau, ist erstere älter. Die Tierzucht kann als Hauptnahrungszweig eines ganzen Volkes getrieben werden und ist in diesem Falle schon ein Fortschritt gegenüber der bloß okkupatorischen Wirtschaft von Jäger- und Fischerstämmen. Als ausschließlicher Nahrungszweig kann Viehzucht nur bei sehr einfachen Bedürfnissen und nur in solchen Ländern getrieben werden, wo Tiere ohne Anbau von Futterpflanzen über Winter erhalten werden können. In solchen Ländern kann, wenn keine zwingende Veranlassung zum Bodenanbau sich ergiebt, die Rohproduktion bei der bloßen Tierzucht stehen bleiben. Diese Ernährungsweise fordert ein beständiges Wandern der Bevölkerung mit ihren Herden von einem Weideplatze zum andern (nomadische Hirtenvölker). Die Arbeitsthätigkeit dabei ist eine bescheidene und läßt große technische Fortschritte nicht zu. Die Bedeutung des Kapitals für das Wirtschaftsleben beginnt sich zu äußern; die Kapitalbestände liegen in den Herden und schaffen eine Vermögensungleichheit, wobei die kapitallosen Volksangehörigen genötigt sind, für ihre Ernährung den Herdenbesitzern Arbeit zu leisten. Ein Gegensatz von Dienstherrn und Arbeitern, auch von Freien und Sklaven stellt sich ein; Anfänge der Staatenbildung und gemeinsame Wirtschaftsinteressen. Die Herstellung von gewerblichen Produkten aber beschränkt sich auf den Kreis der Familie und auf die einfachsten Produkte; der Handel ist meist bloß Tauschhandel. Ein stärkeres Anwachsen der Bevölkerung ist durch die Ergiebigkeit der Weideplätze begrenzt; daher keine größeren zusammengeschlossenen Völker. Wegen des steten Wanderns bleiben Wohnungen und Lebensgenüsse einfach, die Habe beweglich. So können derartige Völkerschaften sehr lange Zeiträume hindurch auf gleicher Wirtschafts- und Kulturstufe stehen bleiben.

Es können mit der Tierzucht aber auch Anfänge des Bodenanbaus verbunden werden, wobei anfänglich nur kleine Bodenflächen, und diese mit solchen Nutzpflanzen bebaut werden, welche rasche Ernten

liefern. Gewinnt die Bevölkerung die Erfahrung, daß eine dauernde Verbindung des Bodenanbaus mit der Tierzucht Vorteil bringt, so wird sie ganz oder teilweise seßhaft: sie wird zum Ackerbauvolk, das aber auch aus Jäger- oder Fischerstämmen sich entwickeln kann. In dieser Entwickelung liegt ein großer wirtschaftlicher Fortschritt. Die Produktion wird unabhängiger von der Natur; wirtschaftliche Erwägung bestimmt und vermehrt die Bodenprodukte; das Gesetz der Nützlichkeit wird den frei waltenden Naturgesetzen übergeordnet. Mit der besseren Ausnützung des Bodens wird es möglich, auf gleicher Bodenfläche mehr Menschen zu ernähren; die Bedürfnisse können mannigfachere werden; für ihre Befriedigung sorgt eine regelmäßige friedliche Arbeit. Mit der durch den Bodenanbau gebotenen Seßhaftigkeit entstehen feste Wohnungen, höheren Komfort gestattend; es können sich Gemeinden bilden, geordnetes nachbarliches Zusammenleben, dauernde Vereinigung zu staatlichen Gebilden. Das Interesse am Boden läßt Grundeigentumsrechte entstehen, mit mannigfachen Rechtsverhältnissen, welche nach Völkern verschieden sind. Das Grundeigentum ist zuerst meist Gemeindeeigentum mit persönlichen Nutzungsrechten der Gemeindeglieder; später werden Teile davon reines Privateigentum. Mit der Seßhaftigkeit kommen Heimatgefühl und Gemeinsinn. In den Anfangszeiten eines Ackerbauvolkes können zwischen den einzelnen Ansiedlungen große Lücken sein, unbebaute Landstriche, welche noch ausschließlich der Jagd oder Tierzucht überlassen sind. Mit der Vermehrung der Bevölkerung werden immer mehr Bodenteile angebaut, wobei die vorteilhafteren (wegen Fruchtbarkeit oder Lage) Grundstücke zuerst, die minder ertragreichen später in Angriff genommen werden. Gewerbliche Thätigkeit wird in den Anfangszeiten des Ackerbauvolks nur für den eigenen Bedarf getrieben; erst nach und nach entstehen einzelne selbständige Gewerbe, zuerst wohl die der Metallverarbeitung.

III. **Wirtschaftliche Faktoren.** A. Die Natur ist der wichtigste Faktor der landwirtschaftlichen Produktion. Dies äußert sich in der Abhängigkeit vom Boden. Der Boden ernährt Pflanzen und Tiere; von seiner Beschaffenheit hängt seine Produktionsfähigkeit ab; seine produktive Kraft kann abgenützt und wieder ersetzt werden (Düngung). Neben der Ausdehnung und Beschaffenheit des Bodens kommt das Klima stark in Frage, auf welches menschliche Wirtschaft nur sehr geringen Einfluß nehmen kann. — B. Die Arbeit in der Landwirtschaft hat um so mehr Anteil an der Gesamtproduktion, je weiter man in der Kultur fortschreitet, je mehr man sich bemüht, die produktiven Kräfte des Bodens zu leiten und zu unterstützen. Die notwendigsten landwirtschaftlichen Arbeiten sind einfacher Art. Sie sind zugleich darauf angewiesen, sich der Naturthätigkeit, dem Wechsel der Jahreszeiten anzupassen. Daraus geht hervor, daß der landwirtschaftliche Arbeiter mit seinen Arbeitsthätigkeiten abwechseln muß, daß eine ausgedehnte Arbeitsteilung in der Landwirtschaft nicht möglich ist. Körperliche und geistige Thätigkeit wird dadurch vor Einseitigkeit bewahrt; die Arbeit ist hier der Gesundheit zuträglicher, als in den meisten anderen Erwerbszweigen. Sie steigert sich im Sommer, gestattet im Winter ausgiebige Ruhe. Die landwirtschaftlichen Arbeiter sind entweder ständiges Gesinde oder Tagelöhner. Haben letztere — was häufig der Fall — zugleich eigenen Grundbesitz, so können sie eine erträglich gestellte, vorwärts strebende Arbeiterschaft bilden; die Tagelöhner ohne Grundbesitz können leicht zum übel situierten ländlichen Proletariat werden.

Die Maschinenthätigkeit dringt in die landwirtschaftliche Arbeit nur langsam ein, ist auch nicht überall verwendbar, daher hier frei von jenen üblen Folgen, die sie in der Industrie haben kann. — C. Das Kapital in der Landwirtschaft ist neben dem Boden (der dem Kapital nur bedingt zuzurechnen) von um so größerer Wichtigkeit, je weiter fortgeschritten die Wirtschaft ist. Vom gesamten liegenden Besitz beträgt in der Landwirtschaft das Gebäudekapital meist $^1/_4$—$^1/_3$ des Wertes. Stehendes Kapital sind außer den Gebäuden noch Maschinen und Geräte, im Lauf der letzten Jahrzehnte sehr vervollkommnet; ferner Zug- und Nutzvieh; umlaufendes Kapital (Betriebskapital) sind Geldvorräte, Futtermittel, Brotgetreide, Saatgetreide, Dünger &c. Ein Betriebskapital von 40% des Anlagekapitals erscheint genügend.

IV. **Betriebseinrichtung im allgemeinen.** Sie muß sich zunächst richten nach Boden und Klima, nach den verfügbaren Arbeitskräften und Absatzverhältnissen. Boden und Klima bestimmen zuerst, ob der Schwerpunkt der Wirtschaft im Landbau oder in der Tierzucht liegen soll. Die Absatzverhältnisse entscheiden über das Verhältnis der Produktionsfaktoren untereinander. In dieser Hinsicht ist der Unterschied von extensiver und intensiver Landwirtschaft wichtig. Bei extensiver Landwirtschaft steht das Kapital noch zurück; das Meiste an der Produktion thut die Natur. Große Landstrecken werden benützt, aber nur wenig bearbeitet und gedüngt. Nach den Ernten läßt man die Grundstücke brach liegen, damit sie sich wieder erholen. Extensive Wirtschaft ist notwendig, wo die Bevölkerung noch gering, die Industrie nicht entwickelt, der Verkehr unbedeutend und damit die Nachfrage nach Bodenprodukten spärlich ist. In solchen Zuständen herrscht Naturalwirtschaft vor; der einzelne Landwirt produziert fast nur das, was er im eigenen Haushalt verbraucht. Bei der intensiven Landwirtschaft dagegen wird der Boden durch starke Nachhülfe von Arbeit und Kapital zu möglichster Leistung angeregt; er wird stark bearbeitet, gut gedüngt, nach Bedarf entwässert oder bewässert. Solcher Betrieb ist nur möglich, wo Gewerbtreibende und städtische Bevölkerung eine starke Nachfrage nach Bodenprodukten schaffen, also bei vorgeschrittenen Kulturzuständen, in der Nähe der Städte.

V. **Betriebsumfang.** Man spricht von kleinen, mittleren und großen Landwirtschaften. Genaue Abgrenzung dieser Begriffe ist nicht thunlich. Passend

ist es, unter kleinen Grundbesitzungen jene zu verstehen, die kein Pfluggespann beschäftigen; unter mittleren jene, welche ein oder mehrere Pfluggespanne beschäftigen, bei denen aber der Landwirt selbst körperliche Arbeit mit verrichtet; unter großen jene, bei welchen eine oder mehrere Arbeitskräfte lediglich mit der Leitung des Ganzen beschäftigt sind. Dieser verschiedene Umfang ist für den Betrieb der einzelnen Wirtschaft, wie für die Volkswirtschaft im ganzen von einschneidender Wirkung.

A. Die kleinen Landgüter haben den Vorteil, daß auf ihnen der Landwirt solche Produkte erzielen kann, zu deren Erzeugung viel Fleiß und sorgfältige Behandlung des Bodens nötig ist: Garten- und Handelspflanzen. Daraus folgt, daß eine gleiche Bodenfläche höhere Roh- und Reinerträge liefern kann, wenn sie in mehrere kleine, als wenn sie in weniger, aber größere Besitzungen geteilt ist. Der Kleingrundbesitzer hat seine ganze Wirtschaft beständig unter Augen, kann Frau und Kinder mitarbeiten lassen, ist nicht auf fremde Arbeitskräfte angewiesen. Dagegen kann er oft seine Kräfte auf seinem kleinen Besitz nicht genügend verwerten; die Vorteile der Arbeitsteilung und Maschinenverwendung fehlen; schlechte Ernten gefährden seine ganze Wirtschaft. Am besten eignet sich der Kleinbetrieb in nächster Nähe der Städte für Anbau von Garten- und Luxuspflanzen, Milchwirtschaft, Weinbau, Seidenzucht 2c. Gerechtfertigt ist er auch da, wo der kleine Landwirt Gelegenheit zu einträglichem Nebenerwerb hat. Wo Beides nicht der Fall ist, spricht man von schädlichem Überhandnehmen der Zwergwirtschaft, um so bedenklicher, je mehr Armut u. Abhängigkeit den Kleingütler an Betriebsverbesserungen verhindern.

B. Der Großgrundbesitz hat die Vorzüge verhältnismäßig geringerer Betriebskosten, besserer Arbeitsteilung und Maschinenverwendung; die Möglichkeit von umfangreicheren Bodenverbesserungen (Bewässerungen, Trockenlegungen) von technischen Fortschritten. Aber das ist nur denkbar, wo auch Kapital, Intelligenz und Fleiß genügen. Dagegen haben die großen Güter auch erhebliche Nachteile. Sie lassen einen Gegensatz von Besitzenden und Besitzlosen unter der landwirtschaftlichen Bevölkerung erwachsen, entziehen dem Volke die Grundlage eines unabhängigen Bauernstandes und setzen an Stelle des letzteren ländliches Arbeiterproletariat. Der Wert der großen Komplexe ist relativ geringer, weil sie nicht so ausgenützt werden können; Roh- und Reinerträge sind geringer.

C. Die mittleren Landgüter stehen mit ihren Vor- und Nachteilen in der Mitte zwischen den genannten Extremen. Am vorteilhaftesten erscheint es, wenn sie die Mehrheit bilden, wenn die Zwergwirtschaft nur dort sich ausbreitet, wo sie wirtschaftlich gerechtfertigt erscheint, und wenn die großen Güter nur in solcher Zahl und solchem Umfange vorhanden sind, als nötig ist, um die Anregung zu technischen Fortschritten zu geben. Zu weit getriebene Latifundienwirtschaft ist mindestens eben so schädlich, wie zu weit getriebene Bodenzersplitterung und Zwergwirtschaft.

VI. **Betriebssysteme.** Da die Hauptzweige der Landwirtschaft, Tierzucht und Bodenanbau, in einem verschiedenen Verhältnis zu einander betrieben werden können und auch die Benützung des Bodens zu Weiden, Wiesen oder Äckern, sowie der Anbau der mannigfachen Bodenfrüchte auf letzteren, mancherlei Wahl gestatten, unterscheidet man mannigfache Betriebssysteme (Feldeinteilungen), welche hinsichtlich der beanspruchten Kapitalmengen und Arbeitsleistungen, wie hinsichtlich der Roh- und Reinerträge von einander abweichen. Die Auswahl des richtigen Betriebssystems hängt ab von Bodengüte, Kapitalkraft und Produktenpreisen. Unterscheidendes Merkmal der Betriebssysteme ist die Fruchtfolge. Man unterscheidet drei Hauptarten von Betriebssystemen, nämlich: A. Feldgraswirtschaft (Koppel-W., Egarten-W.). Hiebei wird das Ackerland nach mehrjährigem Anbau wieder jahrelang als Weide benutzt. Die roheste Form dieses Wirtschaftssystems wird als Weidewirtschaft bezeichnet, wobei immer nur ein kleines Stück des ganzen Grundbesitzes als Acker, alles übrige als Weide verwendet wird (noch in den Marschen Norddeutschlands, auch in den Alpenländern). Die geregelte Feldgraswirtschaft heißt in Norddeutschland Koppelwirtschaft. — B. Körnerwirtschaft, wobei der größte Teil des Ackers Getreide trägt, der übrige brach liegt oder mit andren Früchten bestellt ist. Am häufigsten wird die Körnerwirtschaft als Dreifelderwirtschaft betrieben: das Ackerland jeder Wirtschaft ist in drei Abteilungen geteilt, von welchen in jährlichem Wechsel eine mit Wintergetreide, eine mit Sommergetreide bebaut ist und eine brach liegt. — C. Fruchtwechselwirtschaft, wobei jeder Teil des Bodens alljährlich, aber mit abwechselnden Früchten bebaut wird: die intensivste Art der Bodennützung, sorgfältigste Bearbeitung und starke Düngung erfordernd, in dichtbevölkerten Ländern und Gegenden üblich. — Zum eigentlich landwirtschaftlichen Betriebe können auch technische Nebengewerbe hinzutreten (Brennerei, Brauerei, Molkerei, Mehlfabrikation, Rübenzuckerfabrikation), die auf das Betriebssystem Einfluß nehmen. In manchen Gegenden haben besondre Naturverhältnisse eigentümliche Betriebssysteme veranlaßt (z. B. Brandwirtschaft).

VII. **Betriebsleitung.** Dieselbe kann in verschiedenen Formen erscheinen, nämlich als: A. Selbstbewirtschaftung durch den Eigentümer, privatwirtschaftlich und volkswirtschaftlich am meisten wünschenswert, gestattet die erfolgreichste Wirtschaft, Hinarbeiten auf dauernde Erträge, Bodenverbesserungen, erzeugt am meisten Zufriedenheit und Seßhaftigkeit bei den Eigentümern, wie bei den Arbeitern. — B. Administration, nur bei großen Gütern üblich, durch besoldete Verwalter. Letztere haben kein Interesse an der dauernden Rentabilität, sind schwer zu kontrolieren, die Reinerträge der Eigentümer gering. — C. Verpachtung. Leidet an der Verschiedenheit der Interessen des Eigentümers und des Pächters. Der Pächter arbeitet auf rasche Erträge hin, nicht auf dauernde Erträge und Bodenverbesserungen. Besondere Abarten sind

Teilpacht (Teilbau, Halbscheidwirtschaft), in Südeuropa noch sehr häufig, und Erbpacht. — D. Genossenschaftlicher Betrieb kommt in der Landwirtschaft höchst selten vor, weil die Landwirtschaft nur gedeiht, wo der Betriebsleiter frei verfügt.

VIII. **Erträge.** A. Der Rohertrag einer einzelnen Landwirtschaft setzt sich aus ihren sämtlichen Produkten zusammen, deren genaue Ermittelung sehr schwierig ist, weil beständig einzelne Teile dieses Rohertrags zum Verkauf gelangen, andere Teile desselben als Betriebskapital wieder in der Wirtschaft verwendet werden (Futtermittel, Dünger, Naturallohn der Dienstboten 2c.), während wieder andere für die Selbstkonsumtion des Landwirts verwendet werden. Bei Feststellung des Rohertrags darf nur die endgiltige Produktion veranschlagt werden. Feststellung des Rohertrags der Landwirtschaft in einem ganzen Lande ist fast unmöglich; die Summe der Bodenprodukte läßt sich noch eher ermitteln, als jene der tierischen Produktion. —

B. Nach Abzug der Produktionskosten ergiebt sich der Reinertrag. Erstere setzen sich zusammen aus Arbeitslöhnen (Geld und Naturalien); aus Beträgen für Reparatur und Amortisation der Wirtschaftsgebäude, Fahrnisse, Nutztiere; aus den Kosten für angekaufte Saat-, Dünger- und Futtermittel, aus den Ausgaben für Versicherung 2c. Der nach Abzug dieser Kosten bleibende Reinertrag setzt sich zusammen aus Grundrente, Kapitalzins, Unternehmergewinn und Arbeitslohn. Diese einzelnen Bestandteile des Reinertrags lassen sich rechnerisch schwer ausscheiden. Die Feststellung des Reinertrages ist notwendig für die Bemessung des Kapitalwertes, der Beleihungsfähigkeit und der von der Landwirtschaft zu tragenden Lasten und Abgaben. Eine Taxierung kann entweder als Grundtaxe den Kapitalwert des Bodens zu ermitteln suchen und aus ihm auf den Reinertrag schließen oder sie kann als Ertragstaxe den Reinertrag ermitteln und von ihm aus den Kapitalwert berechnen.

IX. **Der landwirtschaftliche Kredit.** Je intensiver die Landwirtschaft betrieben wird, um so wichtiger wird passende Benützung des Produktivkredits. Als Kreditgewährer erscheint der Landwirt selten; seine Produkte können und sollen ihm bar bezahlt werden. Um so häufiger erscheint er als Kreditnehmer. Und zwar ist sein Kredit vorzugsweise Realkredit, seltener Personalkredit.

A. Der Realkredit. Von ihm macht der Landwirt Gebrauch, um bei Gutsübernahme Miterben abzufinden, um bei Gutskäufen einen Teil des Kaufpreises schuldig bleiben zu können, oder um Meliorationen, Neubauten 2c. vornehmen zu können. In all diesen Fällen ist der Kredit ein Produktivkredit, und zwar Anlagekredit und Immobiliarkredit zugleich, demnach angewiesen auf Unkündbarkeit und allmähliche Amortisation. Die Zinsen können wegen der vom Grundbesitzer gebotenen Verpfändung seines liegenden Besitztums, und wegen der dadurch erreichten Sicherheit des Gläubigers, geringere sein, als beim Personalkredit. Für die Befriedigung des Bedürfnisses nach Realkredit sorgen teils landwirtschaftliche Kreditvereine, teils Hypothekenbanken, in weniger vorteilhafter Weise Privatdarlehen. Hauptbedingungen eines wohlgeordneten landwirtschaftlichen Realkredits sind eine richtige Grenze der Verschuldung, vernünftige Grundsätze bezüglich der Taxation, der Beleihungsgrenze, der Verzinsung und Amortisation. Institut der Pfandbriefe. — B. Personalkredit soll der Landwirt eigentlich nur bei intensiver Wirtschaft gebrauchen, zur Verstärkung seines Betriebskapitals (Ankauf von Dünger, Futter). Beim Betriebskredit müssen die Kreditfristen mit Rücksicht auf den Umsatz des Betriebskapitals mindestens ein Jahr betragen, bei Verwendungen des Leihkapitals in die Tierzucht noch längere Zeit. Privatdarlehen erscheinen dabei in den meisten Fällen als schädlich wegen der unpassenden Zins- und Rückzahlungsbedingungen. Geeigneter die für die Landwirte gegründeten Vorschuß- und Kreditvereine (Raiffeisen's Darlehenskassenvereine), lokal engbegrenzt.

X. **Die landwirtschaftliche Versicherung.** Mehr als andere Erwerbszweige ist die Landwirtschaft schädlichen Zufällen ausgesetzt. Damit gewinnt für sie das Versicherungswesen erhöhte Bedeutung. Es äußert seine segensreichen Wirkungen hauptsächlich auf den Gebieten der Feuerversicherung, der Hagelversicherung und der Viehversicherung. (Ausführl. hierüber beim Versicherungswesen.)

XI. **Die landwirtschaftlichen Genossenschaften und Vereine.** Zu unterscheiden sind: A. Lokale Genossenschaften. Gemeinsame Benützung von Äckern, Wiesen, Weiden und Waldflächen war schon von altersher üblich: Gemeindegründe. Sie äußerte sich aber nicht in einer gemeinsam, nach einheitlichen Grundsätzen geleiteten Produktion, sondern nur in einem gemeinsamen Eigentume, welches von den einzelnen Mitgliedern der Gemeinschaft für ihre Privatwirtschaften ausgenützt wurde. An eine schonende, verbessernde, die Produktion steigernde Benützung war dabei nicht zu denken, weshalb bei den meisten dieser Gemeindegründe ein Übergang derselben in Privateigentum als ökonomischer Fortschritt erschien. Nur bei Waldflächen erscheint die genossenschaftliche Bewirtschaftung vorteilhafter. Dagegen haben die Bedürfnisse der Gegenwart zu neuen genossenschaftlichen Bildungen Anlaß gegeben, welche dazu dienen können, um die wirtschaftlichen Nachteile des Kleinbetriebs gegenüber dem Großbetrieb auszugleichen. Solche neuere Genossenschaften sind namentlich die Meliorationsgenossenschaften (für Ent- und Bewässerungsanlagen, Wald- und Moorkulturen 2c.); die Kreditgenossenschaften; Genossenschaften für Beschaffung von Betriebsmitteln (insbes. für landwirtschaftliche Maschinen); Genossenschaften für gemeinsame Verarbeitung von Produkten (Molkereigenossenschaften 2c.). Derlei Genossenschaften haben nicht allein materielle, sondern auch geistige Erfolge: Stärkung des Gemeinsinns und der wirtschaftlichen Einsicht. Der Betrieb der Landwirtschaft im ganzen auf genossenschaftlichem Wege ist undurchführbar. — B. Landwirtschaftliche Vereine umfassen größere Gebiete;

sie dienen zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Erfahrungen, zu Verbesserungen der Technik, zur Anstellung von Versuchen, zur Beratung landwirtschaftlicher Angelegenheiten, zur Vertretung der landwirtschaftlichen Interessen gegenüber den Interessen anderer Erwerbszweige.

2. Landwirtschaftspolitik.

I. **Aufgabe.** Bei der hervorragenden Bedeutung, welche die Landwirtschaft in der ganzen Volkswirtschaft einnimmt, erscheint eine Fürsorge des Staates für sie in hohem Grade geboten und darf nicht im geringsten zurückstehen hinter jener Pflege, welche der Staat anderen Erwerbszweigen widmet. Ja man kann sogar für diesen Zweig der Wirtschaftspflege eine ganz besondere Sorgfalt fordern. Die Pflege der Landwirtschaft hat ganz besondere Schwierigkeiten in der räumlichen Ausdehnung dieses Wirtschaftszweiges, in seiner starken Abhängigkeit von der gegebenen Landesnatur, in einer gewissen Schwerfälligkeit der landwirtschaftlichen Bevölkerung und in manchen Übelständen, die aus früheren Wirtschaftsepochen ererbt wurden. Jenen Zweig der Landwirtschaftspolitik, welcher sich speziell mit den Rechtsverhältnissen des Bodens befaßt, nennt man Agrarpolitik.

II. **Regelung der Eigentumsverhältnisse.** Freies Eigentum ist für den landwirtschaftlichen Fortschritt Lebensfrage. Der Landwirt muß das Verhältnis zwischen Boden, Kapital und Arbeitskraft beherrschen können. Daher erschien es als eine wichtige Aufgabe der modernen Gesetzgebung, jene älteren Rechtsverhältnisse, aus welchen sich häufig eine Mischung von Anrechten an das einzelne Grundstück ergab, zu beseitigen. Ebenso notwendig erschien es, die Reallasten, welche seit altersher auf vielen Grundstücken und Besitztümern lagen, zu beseitigen. Diese Lasten bestanden teils in regelmäßigen oder unregelmäßigen Geldzinsungen, teils in der Abgabe von landwirtschaftlichen Produkten (Zehnt), teils in Hand- und Spanndiensten (Frondienste), zu welchen der Eigentümer eines Besitztums verpflichtet war. Diese, dem landwirtschaftlichen Betrieb überaus hinderlichen Lasten wurden durch die neuere Gesetzgebung teils völlig aufgehoben, teils ablösbar gemacht.

III. **Die Dienstbarkeiten.** Dieselben standen im Zusammenhange mit dem vormaligen Flurzwang. Besonders beschwerlich erschienen die Weiderechte auf fremdem Grund und Boden, welche durch die neuere Gesetzgebung so weit eingeschränkt wurden, daß sie einer guten Bewirtschaftung nicht mehr hinderlich sein können.

IV. **Die Arrondirung** (Flurbereinigung). Zerstückelte Gemenglage der Grundstücke ist wegen der Zeitverluste bei der Bewirtschaftung, wegen der Schwierigkeit von Bodenverbesserungen &c. ein Hindernis des Betriebs. Beseitigt wird dasselbe durch Arrondirung (Flurbereinigung, Zusammenlegung). Sie ist nur möglich, wenn sie auch gegen den Willen einzelner Widerstrebender durchgeführt werden kann. Die neuere Gesetzgebung sorgte für entsprechende Bestimmungen hierüber.

V. **Bodenverbesserungen** sind in den meisten Fällen nur auf größeren Grundkomplexen durchführbar. Es gehören daher Entwässerungen, Bewässerungen, Uferschutzbauten, Forstkulturen u. a. Sie sind Aufgabe von Genossenschaften der Beteiligten; der Staat kann sie fördern durch gesetzliche Bestimmungen, welche widerstrebende einzelne nötigen, sich der Gesamtheit der Interessenten anzuschließen oder ihr freien Spielraum zu lassen; teils durch finanzielle Unterstützung mittels gering verzinslicher Darlehen aus besonderen Kassen (Landeskulturrentenanstalten).

VI. **Teilbarkeit u. Veräußerlichkeit der Grundstücke.** Im Interesse der Landwirtschaft liegt es, daß die Grundbesitzungen nicht fortwährend weiter parzelliert, sondern in einem für die Wirtschaft geeigneten Umfange zusammengehalten werden. Anderseits verlangt der moderne Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit, daß der einzelne Grundbesitzer Grundstücke nach Belieben erwerben und veräußern kann; und das Erbrecht verlangt auch bei landwirtschaftlichen Besitztümern gleiche Erbteile für die Miterben. Letzteres kann leicht entweder zu einer unwirtschaftlichen Parzellierung des Grundbesitzes oder zu einer zunehmenden Verschuldung desselben führen. Das Interesse an der Zusammenhaltung der Güter widerspricht demnach den Anforderungen des Erbrechts auf Gleichteilung. In manchen Gegenden hat die Sitte der landwirtschaftlichen Bevölkerung diesen Gegensatz auszugleichen gewußt (keine Naturalteilung, sondern Übernahme des Guts durch einen Miterben, bei niedriger Ansetzung des Gutswertes); aber auch die Gesetzgebung hat Versuche gemacht, die entgegengesetzten Interessen zu versöhnen (adelige oder bäuerliche Fideikommisse; besonderes Anerbenrecht; Höferecht; Landgüterordnungen). Allseits befriedigende Einrichtungen in dieser Hinsicht scheinen schwer zu finden.

VIII. **Agrarzölle.** Gegen die Konkurrenz der ausländischen Produktion kann die inländische Landwirtschaft ebenso wie die inländische Industrie durch Einfuhrzölle geschützt werden. Die landwirtschaftlichen Schutzzölle können zunächst den Kapitalwert der Besitztümer erhöhen; nach einiger Zeit aber sind die nachfolgenden Landwirte, welche dann ihre Besitztümer teurer kaufen oder pachten müssen, wieder in derselben üblen Lage, wie die früheren. Der landwirtschaftliche Betrieb erlangt also dauernd keine Vorteile; der Schutzzoll kann eine nachhaltige Produktion nicht gewährleisten, nur vorübergehend Erleichterung gewähren. Dagegen belastet er die Rohstoffe der Nahrungsmittelindustrie und verteuert der industriellen Bevölkerung die Lebensmittel. Nur wenn die Industrie in aufsteigender Thätigkeit ist, können ihre Arbeiter die Steigerung der Lebensmittelpreise durch erfolgreiche Steigerung ihrer Lohnansprüche ausgleichen. Verschieden müssen übrigens die Wirkungen der Weizen-, Roggen-, Viehzölle sein. Niedrige Zölle müssen eine andere Wirkung haben, als hohe; die Wirkungen werden auch andere sein für jene Landwirte, welche den größten Teil ihrer Produkte verkaufen, als für

jene, welche ihn selbst konsumieren. Eine Erhöhung des Preises der Bodenfrüchte ist nicht immer von einem Zoll zu erwarten; man kann aber auch nicht sagen, daß nie eine Erhöhung eintritt. Ausnahmsweise wird wohl auch das Ausland den Zoll zu tragen haben. Jedenfalls erscheinen Agrarzölle als eine nur mit großer Vorsicht anzuwendende Maßregel, deren Wirkungen sehr schwer im einzelnen zu verfolgen ist; als eine Maßregel, welche nur angewandt werden kann, wenn die ausländische Konkurrenz eine nachweislich drückende ist, wenn der Schutz nur vorübergehend sein soll. Das Inland vom Auslande unabhängig zu machen, ist nicht erreichbar; auch darf man nicht hoffen, durch Agrarzölle die Landwirte dauernd kaufkräftiger zu machen und dadurch auch der Industrie zu nützen.

IX. **Landwirtschaftliche Bildung.** Eine der Landwirtschaft unzweifelhaft förderliche Einrichtung sind niedere, mittlere und höhere Landwirtschafts-Schulen, welche sowohl für die Landwirtschaft im allgemeinen, wie für bestimmte Spezialitäten wirken, meist Staatsinstitute. Die wissenschaftliche Erkenntnis wird durch landwirtschaftliche Versuchsstationen gefördert.

X. **Maßregeln für Hebung der Tierzucht** gehören gleichfalls zur Landwirtschaftspolitik. So eine besondere Aufmerksamkeit auf Tierkrankheiten; unter Umständen Abschließung der Grenzen; Verbote der Einfuhr von Vieh, Stroh, Dünger aus seuchengefährlichen Gegenden; Quarantaine; Stall- und Dorfsperre 2c. Ferner Heranbildung eines geordneten Tierarzneiwesens; gesetzliche Bestimmungen über die Tierzucht; staatliche Gestütseinrichtungen; Aufsicht auf die Viehmärkte.

3. Kapitel: Die Forstwirtschaft.

I. **Aufgaben und Bedeutung.** Die Forstwirtschaft hat die Aufgabe, das als Brennmaterial, sowie für bauliche und gewerbliche Zwecke nötige Holz und neben demselben gewisse andere Nutzungen der Wälder zu liefern; auch für die Erhaltung der Wälder zu sorgen, soweit dieselben zur Regulierung des Klimas und der Wasserläufe erforderlich sind. Die Bedeutung der Forstwirtschaft im Gesamthaushalt der Nationen geht aus der Wichtigkeit ihres Produktes hervor; und aus der Möglichkeit, durch ihre Produktion Bodenflächen noch nutzbar zu machen, welche für anderweitige Produkte weniger oder gar nicht geeigenschaftet sind.

II. **Die Produktionsfaktoren.** Der bei weitem entscheidende Faktor bei der forstlichen Produktion ist die Natur. Ihr gegenüber ist die Arbeit auf ein bescheidenes Maß beschränkt: Forststatistik und Taxation, Entwurf der Betriebspläne und Betriebsleitung; dann die physischen Arbeiten beim Schlagen, Zerstücken und Transport des Holzes, bei der Anlegung von Neukulturen und dem Forstschutze. Das Kapital der Forstwirtschaft besteht in den Waldungen und ihrem Holzbestande; dieses höchst ansehnliche Kapital ist auch bei dem geringsten Aufwande an Arbeitsleistung unter dem mächtigen Einflusse der Natur ein selbst produktives. Charakteristisch für den Betrieb ist, daß er sich als Kleinbetrieb gar nicht eignet, sondern nur auf großen Flächen rationell geschehen kann. Daher die Forstwirtschaft hauptsächlich für den Staat, für Stiftungen und größere Gemeinden geeignet.

III. **Betriebseinrichtung.** A. Der Zuwachs. Soll die Holzproduktion ohne Verminderung des Holzkapitals dauernd betrieben werden, so ist notwendig, daß aus den Waldungen nicht mehr Holz geschlagen wird, als beständig nachwächst. Alle Betriebseinrichtung muß sich daher auf sorgfältige Ermittelung des vorhandenen Holzbestandes und Holzzuwachses begründen. Die Verhältnisse des Zuwachses an Holzmasse wie an Holzwert sind nicht nur an sich verschieden, sondern auch bei jeder Bodenart und Baumgattung andere. B. Die Wirtschaftsformen. Je nach der Behandlung des Waldes in Bezug auf sein Wachstum unterscheidet man: 1. den Hochwaldbetrieb, wobei man die Bäume völlig auswachsen läßt und hernach entfernt; 2. den Niederwaldbetrieb, wobei das natürliche Wachstum der Bäume unterbrochen wird; und 3. den Mittelwaldbetrieb (Niederwald mit zwischenstehenden Hochwaldbäumen). Hierzu kommen noch gemischte Betriebe (Waldfeld-, Hackwald- und Hudwaldbetrieb). Bezüglich der räumlichen Anordnung des schlagbaren Holzes unterscheidet man Plänterwirtschaft und Schlagwirtschaft. Erstere läßt Bäume der verschiedensten Lebensalter durcheinander stehen, bereitet dem Betrieb größere Schwierigkeiten, ist aber den natürlichen Zuständen des Waldes angemessener; letzterer sammelt Bäume gleichen Alters in einzelnen Waldabteilungen an, wodurch Wirtschaftsplan und Betrieb vereinfacht und geregelt, der Holztransport erleichtert wird. Ein fernerer Unterschied des Betriebs ergiebt sich aus reinen und gemischten Beständen. Die Umtriebszeit wird geregelt mit Rücksicht auf die Nachhaltigkeit des Holzertrags, auf die Natur des Holzes (Reife), auf die für den Bedarf wertvollsten Qualitäten und auf die Leistungsfähigkeit der gegebenen Bodenfläche. Es kann fraglich sein, ob es rationeller ist, auf gegebener Fläche möglichst viel Holzmasse oder möglichst großen Holzwert zu produzieren.

IV. **Erträge.** Dieselben sind A. Holzertrag, und zwar aus dem Zuwachs des Hauptbestandes wie aus dem Ertrag der Durchforstung (Vorertrag); und B. Forstnebennutzungen, d. h. die Erträge an Harz, Gras, Mast 2c. Vom gesamten Holzerzeugnis geht vieles ohne Preisbestimmung in die Konsumtion über. Was durch Verkauf in die Konsumtion übergeht, wird passender Weise vom Waldeigentümer selbst in den handelsfähigen Zustand gebracht. Der Waldeigentümer läßt das Holz selbst fällen, sortieren und an die Verladeplätze bringen, wo sodann der Verkauf am besten durch öffentliche Versteigerung stattfindet; auch kann das Holz zu bestimmten Forsttaxen abgegeben werden, die sich aber auch nach den bei den Versteigerungen er-

zielten Marktpreisen richten müssen. Die Holzpreise sind am niedrigsten in Waldgegenden, wo Holzüberfluß herrscht. Er ist volkswirtschaftlich nachteilig, weil er die vorteilhafteste Bewirtschaftung der Wälder und damit die beste Ausnützung des Bodens verhindert, unzweckmäßigen Holzkonsum veranlaßt. Höhere Holzpreise finden sich in solchen Gegenden, wo die Holzproduktion dem Bedarf entspricht; die höchsten dort, wo nicht genug Holz für den Bedarf erzeugt wird. Verbesserungen der Transportmittel müssen auf die Ausgleichung der Holzpreise besonders starken Einfluß nehmen; nächst ihnen die Ausnützung mineralischer Brennstoffe.

V. **Forstpolitik.** Ihre Aufgaben sind: A. Erhaltung und gute Bewirtschaftung der dem Staate gehörigen Waldungen und B. Regelung und Unterstützung einer geordneten Wirtschaft in den übrigen Waldungen. Die Waldungen der Gemeinden, Stiftungen und Korporationen können entweder durch staatliche Beförsterung oder wenigstens durch staatliche Aufsicht in gutem Stand und Betrieb erhalten werden. Den Privatwaldbesitzern kann um so mehr Betriebsfreiheit gelassen werden, je geringer die Privatwaldungen gegenüber den Staats- und Gemeindewaldungen sind. Schutzwaldungen müssen durch Gesetz geschützt werden, damit der Waldverwüstung vorgebeugt wird. Regelung der Forstdienstbarkeiten und möglichste Befreiung des Waldes von denselben, Schutz der Waldungen gegen Forstfrevel durch strafrechtliche Bestimmungen gehört gleichfalls zu diesen Aufgaben; ebenso Unterstützung der Privat- und Gemeindewaldwirtschaft bei Aufforstungen. Gegen eine, auf Waldverwüstung und Raubbau anderer Länder beruhende, übermäßig starke Holzeinfuhr können Holzzölle mitunter Berechtigung haben, obwohl durch sie anderseits die holzverzehrenden Gewerbe geschädigt werden.

4. Kapitel: Der Bergbau.

I. **Natürliche Bedingungen.** Der Bergbau ist mehr als irgend ein anderer Erwerbszweig von der Natur abhängig. In der Hauptsache ist sie sogar entscheidend; wo sie nichts produziert hat von nutzbaren Fossilien, ist überhaupt kein Bergbau möglich. Daher auch dieser Erwerbszweig streng lokalisiert ist. Der Erwerb ist rein okkupatorisch; es können nur Schätze der Natur von ihr losgelöst werden. Was der Erde einmal entnommen ist, kann nicht wieder verjüngt werden. Die häufig unberechenbaren Launen der Natur, mit welchen die nutzbaren Mineralien in den Fundstätten verstreut sind, lassen beim Erzbergbau auch die Erträge von Jahr zu Jahr stark schwanken.

II. **Die bergmännische Arbeit.** Sie gehört zu den beschwerlichsten Arbeiten, hat auch ihre eigentümlichen Gefahren. Die Arbeiter haben keine Aussicht, selbständige Unternehmer zu werden, sondern bleiben lebenslänglich auf Lohnarbeit angewiesen, sind häufiger als andere Lohnarbeiter in der Nähe der Gruben ansässig und daher dauernd auf die Grubenarbeit angewiesen. Zudrang aus anderen Berufszweigen ist nicht häufig. Die Löhne können bei aufblühendem Bergbau hohe sein; wenn aber der Betrieb eingeschränkt wird, können die Arbeiter ihr Angebot an Arbeitskräften nicht leicht verringern. Das hat üble Zustände zur Folge; dauernde Not in ganzen Bezirken, für welche dann schwer neue Erwerbszweige zu finden sind.

III. **Das Kapital** spielt im Bergbau eine sehr hervorragende Rolle, und zwar als Anlagekapital, welches für immer in die Werke gesteckt wird (Grubenbaue, Tagbaue, Maschinen) und nicht wieder herausgezogen werden kann. In keinem anderen Erwerbszweige finden sich so große fixierte und zugleich riskierte Kapitalien. Daher eignet sich der Bergbau weniger für Einzelunternehmer (Eigenlehner), als für gesellschaftliche Unternehmung (in älterer Zeit schon Gewerkschaften, neuerdings vielfach Aktienwerke).

IV. **Ertrag.** Der Bergbau unterscheidet sich von allen industriellen Unternehmungen scharf durch die entschiedene Abhängigkeit seiner Erträgnisse von natürlichen Bedingungen, von der Ergiebigkeit der Lagerstätten, welche weder durch technischen Fortschritt, noch durch Kapitalverwendung abgeändert werden kann. Die Bergrente unterscheidet sich von der Grundrente dadurch, daß sie nicht unerschöpflich ist. Sie fällt und steigt mit den Preisen der Bergbauprodukte und, in umgekehrter Richtung, mit den Produktionskosten. Wegen der wechselnden Rente der Bergwerke ist ihr Kaufpreis sehr schwer annähernd richtig zu berechnen und ungemein schwankend. Auch die Dauer der Produktionsfähigkeit ist häufig unberechenbar (mit Ausnahme der Kohlenlager). Während einzelne Gruben tausendjährigen Betrieb gestatten (Rammelsberg bei Goslar seit 900 Jahren), erschöpfen sich z. B. die pennsylvanischen Ölbrunnen meistens in 2—10 Jahren.

Reichtum an unerschöpften Lagern nutzbarer Fossilien und Wohlfeilheit des Holzes geben weniger zivilisierten Ländern in Bezug auf die bergmännische Produktion zwar einen bedeutenden Vorsprung, der aber ein Gegengewicht in der Seltenheit des Kapitals, im Mangel an tüchtigen Arbeitern und gebildeten Technikern, in den Kosten und Schwierigkeiten der Versendung findet. Die Folge ist, daß auch hochkultivierte Länder trotz ungünstigerer natürlicher Bedingungen mit ihrem Grubenbetriebe noch die Konkurrenz anderer Länder aushalten können. Wenn sich Technik und Kapitalaufwand nicht mehr steigern lassen, pflegen allerdings wegen der steigenden Löhne und Holzpreise, wegen der zunehmenden Schwierigkeit des Abbaues die Produktionskosten mehr und mehr zu steigen. So kann es häufig geschehen, daß Bergwerke außer Betrieb gelassen werden müssen, weil sie die Konkurrenz der reicheren Lagerstätten nicht mehr aushalten können und daß die bedeutenden Kapitalien, welche in den Anlagen stecken, zuerst unverzinslich liegen und allmählich, je mehr die Hoffnung auf neue Erträgnisse schwindet, langsam absterben.

Die Verhältnisse sind sehr ungleichartig bei den verschiedenen Arten bergmännischer Produkte. Ren-

tabilität der Werke hängt mit dem Unterschiede edlerer und unedler Produkte gar nicht zusammen; sie ist zumeist ein Monopol des ersten Fundes und der zuerst riskierten Kapitalanlage. Beim Bergbau auf Edelmetalle wirkt auf die Rentabilität zumeist die wechselnde Ergiebigkeit der Fundstätten. Beim Golde können die Produktionskosten, auch die ganze Kapitalanlage (Goldwäscherei) sehr gering sein; beim Silberbergbau sind weit kostspieligere technische Anlagen nötig. Die Rentabilität der Gruben für unedle Metalle hat nicht allein mit schwankenden Produktionskosten, auch mit stark schwankender Nachfrage zu kämpfen. Bei Kohlengruben sind von besonderer Wichtigkeit für die Rentabilität die wechselnden Arbeitslöhne, die durch Veränderungen im Transportwesen herbeigeführten Änderungen der Konkurrenz; auch die trotz der Notwendigkeit des Produktes nicht gleichmäßige Nachfrage. Bei allen Werken pflegen die Produktionskosten zu steigen, je mehr man in die Tiefe dringen muß (kostspielige Wasserförderung). Durch technische Fortschritte, durch Verbesserungen der Transportmittel können Kostenersparnisse herbeigeführt werden, die jener Verteuerung aber nur eine Zeitlang das Gleichgewicht halten. Mehr als in anderen Erwerbszweigen können beim Bergbau schädliche Zufälligkeiten die Gleichmäßigkeit des Ertrags stören (Explosionen, Wassereinbruch &c.).

V. **Verhältnis des Bergbaues zum Grundbesitz.** Geschichtlich hat dieses Verhältnis in den meisten Ländern zur Bergbaufreiheit geführt, d. h. zur Anerkennung des Grundsatzes, daß der Bergbau unabhängig vom Grundeigentum betrieben werden kann. Doch ist diese Bergbaufreiheit insofern geregelt, als der Bergwerksunternehmer, wo er die Oberfläche des Bodens für seine Anlagen braucht, die nötigen Grundstücke erwerben (Zwangsenteignung statthaft), und für den durch seinen Grubenbau dem Grundeigentümer etwa verursachten Schaden aufkommen muß. Geschichtlich und rechtlich stehen die Interessen des Bergbaues und jene des Grundbesitzes gleich; manchmal sind die Rechte des Grundbesitzers die älteren, meistens jene des Bergbaus. Bergrecht und Bergpolizei haben die etwa widerstreitenden Interessen von Bergbau und Grundeigentum abzuwägen und zu ordnen. Der Bergbauunternehmer erhält nach der Mutung (Gesuch um Verleihung) durch den Staat das Recht zum Betrieb eines bestimmten Grubenfeldes.

VI. **Staatsaufsicht** auf den Bergbau fand früher in sehr ausgedehnter Weise statt (stellenweise sogar Begrenzung der Produktion); meist beschränkte sie sich auf Maßregeln zur Verhütung des Raubbaues (eines Betriebs, der die künftige Ergiebigkeit gefährdet). Auch Verpflichtung zum unausgesetzten Betrieb kam vor. In neuerer Zeit beschränkt man sich meist auf eine besonders sorgsame sicherheitspolizeiliche Überwachung des Privatbergbaus durch staatliche Bergbehörden (Sicherheit der Baue, der Oberfläche, des öffentlichen Verkehrs).

II. Abschnitt. Die industriellen Gewerbe.

1. Kapitel: Wesen der industriellen Gewerbe.

I. **Volkswirtschaftliche Bedeutung.** Unter Industrie oder industriellen Gewerben versteht man diejenigen Gewerbe, welche Rohstoffe verarbeiten, um aus denselben durch Trennung, Verbindung und Formveränderung Güter von höherem Werte herzustellen. In einem engeren Sinne versteht man unter Industrie nur das Großgewerbe, im Gegensatz zum Kleingewerbe oder Handwerk. In folgendem wird der Ausdruck Industrie im weiteren Sinne des Wortes gebraucht. Den Ausdruck „industrielle Gewerbe“ statt Gewerbe schlechtweg wählen wir, um den technischen Charakter derselben, d. h. die mechanische oder chemische Veränderung des Arbeitsmaterials hervorzuheben, im Gegensatze zu den Handels- und Dienstgewerben, bei welchen sich solche technische Thätigkeiten nicht finden. Die Bezeichnung „Gewerbe“ allein umfaßt heutzutage zu vielerlei Erwerbsarten, um noch als ein bestimmter Rahmen für ein abgeschlossenes Gebiet gelten zu können. Die industriellen Gewerbe sind geschichtlich jünger, als die Rohproduktion. Ihre Anfänge fanden sie darin, daß zuerst im Hause und in der Familie Gebrauchsgegenstände (Kleider, Waffen und Hausgerät) hergestellt wurden. Allmählich entwickelte sich diese Thätigkeit zu besonderen Berufszweigen, welche immer zahlreicher wurden. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der industriellen Gewerbe liegt teils darin, daß sie den Wert der nationalen Produktion erhöhen, dieselbe mannigfacher machen, und dadurch in den verschiedensten Richtungen Anregungen geben, teils darin, daß sie vorzugsweise die städtische Zentralisation des Lebens, die für den geistigen Fortschritt so wichtig ist, ermöglichen und begünstigen; teils darin, daß sie eine günstige Rückwirkung auf die Rohproduktion nehmen, indem sie ihr Absatz für ihre Rohstoffe verschaffen, Werkzeuge, Maschinen &c. liefern und auch als Arbeitsschule vorteilhaft wirken; teils endlich in der Belebung des internationalen Handels, welche wieder Vervielfältigung der Konsumtionsgelegenheit und geistigen Austausch der Völker zur Folge hat.

Die Entwicklung der Industrie neben Rohproduktion, Handel und anderen Erwerbszweigen ist eine naturgemäße Thatsache, welche aus dem Grundsatze der Arbeitsteilung folgt. Die Ausdehnung der Industrie gegenüber den anderen Erwerbszweigen aber ist nicht allein in verschiedenen Ländern, sondern auch in den verschiedenen Gegenden und Bezirken eines und desselben Landes sehr verschieden.

Die Industrie steht in innigem Zusammenhange mit der Rohproduktion. Sie verarbeitet die Erzeugnisse der Rohproduktion; ihre Arbeiter ernähren

sich mit Hilfe der von der Rohproduktion erzeugten Lebensmittel, ihren Absatz findet sie auch großenteils bei den Rohproduzenten des Inlands. Dieser Zusammenhang kann unterbrochen werden. Bei der Entwicklung der Gesamtwirtschaft wird es immer häufiger, daß die inländische Industrie auswärtige Rohstoffe zu Hilfe nehmen muß und ihren Absatz auch im Auslande findet. Daß dagegen die inländische Industrie der inländischen Rohproduktion nicht gewachsen ist, kommt in der Regel nur in wirtschaftlich minder entwickelten Ländern vor.

Jener Zustand, wobei die inländische Industrie auf der einheimischen Rohproduktion aufgewachsen ist und zugleich ihren Hauptabsatz im Inlande findet, ist der natürliche und gesunde. Die Verkehrsverhältnisse der neueren Zeit haben es aber möglich gemacht, daß einzelne Länder durch lebhaften Austausch ihrer Industrieprodukte gegen die Rohstoffe und Nahrungsmittel des Auslandes unter gleichzeitiger rascher Volksvermehrung sehr hohen industriellen Aufschwung nahmen. Derartige Entwicklung birgt aber die Gefahr bedeutender Störungen in sich. Denn der Gang der ganzen Volkswirtschaft kann dabei entweder beim Einkauf der fremden Rohstoffe und Unterhaltsmittel oder beim Verkaufe der einheimischen Industriewaren unterbrochen werden. Lebhafter internationaler Handel, unterstützt durch mächtige Transportmittel, wie z. B. die britischen, kann derartige Unterbrechungen am ehesten hindern oder unschädlich machen, während dem Weltverkehr verschlossene Gebirgsgegenden am meisten darunter zu leiden haben.

II. **Besonderer Charakter der modernen Industrie.** Die industrielle Thätigkeit des Mittelalters ist von jener der Gegenwart so grundverschieden, daß man den Übergang von der einen zur anderen mit dem Ausdrucke „industrielle Revolution“ bezeichnet hat. Diese Revolution ist charakteristisch durch die Änderungen der Produktion und des Absatzes.

Die Produktion ist mit Hilfe der Maschine zur Massenproduktion geworden. Die Haupterfindungen, welche sie ermöglichen, verdrängen mehr und mehr die mühsamsten, kraft- und zeitraubenden Thätigkeiten der Menschenhand. Der durch die vervollkommneten Werkzeuge ermöglichten Massenproduktion entspricht aber auch ein Massenabsatz, hergestellt durch die Umwandlung und Vervollkommnung der großen Verkehrsmittel, ferner durch die Aufhebung alter lästiger Verkehrsbeschränkungen, endlich durch die politische und geistige Annäherung der Völker, welche den ganzen Erdkreis zum Konsumenten der Produktion aller seiner Teile macht.

Die Industrie der Gegenwart zeigt einen fortwährenden Wechsel in der Höhe der Marktpreise, stetes Schwanken zwischen Perioden lebhaften Absatzes und Perioden der Geschäftsstockung. Dieser Wechsel zeigt sich in fast allen Industriezweigen, häufig sogar unterscheidet man jedes Jahr einen Höhepunkt und einen tiefsten Stand des Geschäfts. In Paris z. B. erleiden von 100 000 Etablissements 36 000 jährlich eine tote Saison.

III. **Verbindung von Industrie und Rohproduktion.** Industrielle Gewerbe können mit Zweigen der Rohproduktion zusammen getrieben werden. Man kann diese Verbindung mit dem Ausdrucke „industrielle Urproduktion“ bezeichnen. Sie findet statt, um entweder der Rohproduktion, wenn in dieser der Schwerpunkt liegt, höhere Erträge zu verschaffen, oder um dem industriellen Gewerbe, wenn in ihm der Schwerpunkt liegt, die Kosten für den Transport der Rohstoffe und die Handelskosten für den Vertrieb derselben zu ersparen, und dadurch gleichfalls den Reinertrag zu erhöhen.

So pflegen mit der Landwirtschaft manchmal industrielle Gewerbe verbunden zu werden, um die landwirtschaftlichen Rohprodukte besser verwerten zu können. Z. B. Brennerei, Käsefabrikation. Da ist innerer Zusammenhang in der Natur der Produkte die Ursache der Verbindung. Ebenso werden mit der Waldwirtschaft industrielle Gewerbe in Verbindung gebracht: Sägmühlen, Teerschwelereien, Holzkohlenbereitung 2c. Auch da liegt der wirtschaftliche Grund darin, die wertvollsten Teile des Rohmaterials von den minder wertvollen loszulösen, um sie transportabler zu machen. Gleichen Grund hat die Verbindung von Hüttenwerken mit Bergwerken, von Kalkbrennereien und Steinmetzarbeiten mit dem Betriebe von Steinbrüchen u. s. f.

In anderen Fällen ist die Rohstoffproduktion gegenüber der industriellen Produktion untergeordnet. Z. B. bei Porzellan- und Glasfabriken, Zuckerfabriken 2c. Da ist der industrielle Betrieb die Hauptsache; er kann um so rentabler sein, wenn er das Rohmaterial in unmittelbarer Nähe hat und selbst erzeugt.

Anderer Art sind jene Verbindungen von Industrie und Rohproduktion, wobei zwischen beiden gar kein innerer Zusammenhang besteht, sondern die industrielle Thätigkeit bloß betrieben wird, um die freien Stunden des Rohproduzenten auszufüllen oder wo ein industrieller Arbeiter nebenbei irgend einen kleinen landwirtschaftlichen Betrieb führt.

In Bezug auf Güte und Menge der Arbeit läßt diese Art von Verbindung zwar viel zu wünschen übrig. Namentlich sind jene industriellen Arbeiten, welche lediglich betrieben werden, um die freien Stunden des Arbeiters auszufüllen, in der Regel höchst unvollkommen und erinnern an die Anfangszustände aller Industrie. Es fehlt dabei dem Arbeiter an Lust und Kapital, sich gute Werkzeuge anzuschaffen, die Übung ist gering, von den Vorteilen der Arbeitsteilung und Anordnung kaum eine Spur. Dazu kommt, daß die an gröbere landwirtschaftliche Hantierungen gewöhnten Hände sich schwer in die feinere industrielle Arbeit schicken.

2. Kapitel: Grundbedingungen des Industriebetriebs.

Die Industrie eines Volkes im ganzen, sowie jeder einzelne Zweig derselben haben Grundbedingungen, von welchen ihr Gedeihen abhängt. Diese Bedingungen sind teils durch die Natur ge-

geben, teils haben sie sich im Laufe der Wirtschaftsgeschichte allmählich entwickelt. Bald ist es möglich, dieselben durch menschliches Zuthun günstiger zu gestalten, bald ist dies unmöglich. Manchmal ist von diesen Bedingungen die eine, manchmal die andere von höherer Bedeutung, so daß sich hieraus die mannigfachen Einflüsse auf die industrielle Geschichte eines Volkes und seiner einzelnen Gewerbszweige ergeben.

Jeder Unternehmer muß diese Bedingungen und Einflüsse, soweit sie sein spezielles Unternehmen angehen, kennen.

I. **Der Rohstoff.** Eine Grundbedingung für die Existenz und das Aufblühen eines Industriezweigs ist der Rohstoff. In den einfachsten volkswirtschaftlichen Zuständen, wo die Handwerksthätigkeit sich noch auf die Familie beschränkt, werden die einfachen Gewerbsprodukte, deren man bedarf, aus den durch die lokalen Verhältnisse gebotenen Rohstoffen gefertigt; wenn mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung eine Scheidung zwischen Rohproduktion und industriellem Gewerbe eintritt, verlegen einzelne Industriezweige ihren Sitz an die Konsumtionsplätze, während andere bei den Plätzen, wo das Rohprodukt gewonnen wird, verbleiben. Und diese Scheidung bleibt bestehen; während sich die an Konsumtionsplätzen angesiedelten Industrieen in ihrer Weise und auf ihren Lebensbedingungen entwickeln, thun die an den Rohproduktionsplätzen angesiedelten das Gleiche.

Auf Standorte, in deren Nähe das Rohprodukt gewonnen wird, sind jene Industriezweige angewiesen, bei welchen der Rohstoff neben der Arbeit und dem Kapital hervorragende Bedeutung einnimmt und schwer ins Gewicht fällt, also große Transportkosten verursacht.

So ist die erste Verarbeitung der unedlen Metalle an die Nähe der Erz- und Kohlengruben gebunden. Je feiner die spätere Verarbeitung, desto mehr kann sie von diesen Plätzen sich entfernen (Kunstgießerei, Maschinenfabrikation). Manchmal ändert sich die Gunst des Rohstoffbezugs und trotzdem bleibt die Industrie ihrem Standorte getreu. Ein Hüttenbetrieb z. B., welcher früher dicht neben der Grube wohlfeiles Holz vorfand, muß später zum Gebrauche von Steinkohlen übergehen und einen weiten Kohlentransport bezahlen; wegen der im Unternehmen steckenden Kapitalien und deren Ausnutzung muß man sich dazu entschließen.

Je mehr ein Industriezweig entwickelt ist, um so leichter kann er unabhängig vom lokalen Vorkommen des Rohstoffs fortblühen.

Ursprünglich mochte er wohl auf den Reichtum an Rohstoffen begründet sein; sammelt er aber mit der Zeit an Gebäuden, Maschinen, an technischen Vorteilen, an Ruf der Firma und Kundschaft ein bedeutendes Kapital an, so mag das für die Zukunft schwerer ins Gewicht fallen, als der Vorteil des leichten Rohstoffbezugs.

Industriezweige, welche überseeische Rohstoffe verarbeiten, haben Veranlassung, sich in der Nähe der großen Seehäfen anzusiedeln, wo der Rohstoff vom Fabrikanten selbst gekauft, also die Kommission erspart werden kann, wo die Auswahl reicher und mehr Gelegenheit geboten ist, aus niedrigem Preisstande Nutzen zu ziehen, z. B. durch wohlfeilen Ankauf von teilweise beschädigtem Rohmaterial. Dazu kommt der Vorteil, daß die Transportkosten des Abfalls nicht getragen zu werden brauchen, die beim Weitertransport des Rohstoffs erwüchsen. So zog sich die Zuckersiederei nach Holland und Hamburg, nach den britischen Seestädten, in Frankreich nach Bordeaux und Marseille, so die Tabakfabrikation nach Holland und Bremen, die englische Baumwollspinnerei nach der Nähe von Liverpool und Glasgow, welche Häfen für den amerikanischen Import am günstigsten lagen.

Sobald ein Rohstoff von auswärts bezogen wird, ist die inländische Industrie nur konkurrenzfähig, wenn das den Rohstoff erzeugende Ausland industriell noch weniger entwickelt ist.

Die großen Hauptstädte bieten manche Rohstoffe, welche als Abfälle des Verbrauchs einer großen Bevölkerung vorkommen. Dazu kommt der Produktionsvorteil einer großen Auswahl geschickter Arbeiter und eines großen Kapitalangebots.

Wenn die Verarbeitung der Edelmetalle ihren Sitz hauptsächlich in den Hauptstädten hat, so hat dies seinen Grund im Luxuscharakter dieser Industrie, dem niedrigeren Zinsfuß und dem Angebot künstlerischer geschmackvoller Arbeit.

Aus ähnlichen Gründen werden auch musikalische, physikalische 2c. Instrumente und Maschinen in den großen Hauptstädten verfertigt.

II. **Arbeitskräfte.** Daß hinreichende Arbeitskräfte disponibel seien, ist eine weitere Grundbedingung. Es sind aber verschiedene Anforderungen zu berücksichtigen. Daß nämlich die vorhandenen Arbeitskräfte *leistungsfähig* sind, also geschickt, tüchtig, fleißig: das liegt im Interesse der Unternehmer, wie in jenem der Arbeiter sebst. In dem Preise der menschlichen Arbeitskräfte sind die Interessen der Unternehmer und jene der Arbeiter widerstreitende. Wenn die Unternehmer *niedrige Arbeitslöhne* wünschen, ist dieser Wunsch begreiflich, ebenso begreiflich ist auch, daß er bei den Arbeitern entsprechende Gesinnung erweckt.

Die industrielle Arbeit ist technisch und wirtschaftlich eine andere als die Arbeit der Urproduktion und als jene des Handels. Bei der Urproduktion beschränkt sich die Arbeit auf die Loslösung der Materialien aus ihrem Zusammenhange mit der Natur (Bergbau) oder auf eine Leitung der Naturkräfte bei der Produktion neuer Stoffe, wobei die menschliche Arbeit bloß die Veranlassung giebt, bloß die Thätigkeit der Natur anordnet (Land- und Forstwirtschaft).

Auch die industrielle Arbeit bedient sich der Naturkräfte, beherrscht diese Kräfte aber so vollständig, daß ihr Erfolg *genau berechenbar* ist, während die Urproduktion noch vielfach von den *Launen der Natur* abhängt. — Die rationellste Landwirtschaft kann die Witterung des kommenden Betriebsjahres nicht voraussehen und in Berechnung

ziehen, die sorgfältigste Forstwirtschaft nichts ausrichten gegen Windbrüche 2c.

Weil die industrielle Arbeit nicht so abhängig von der Natur ist, als die Urproduktion, kann sie selbständigere Entwicklung nehmen. Dies zeigt sich in mehrfacher Weise.

Die industrielle Arbeit ist nicht an die Scholle gebunden; ihr Arbeitsobjekt ist nicht die Erde, sondern ein Rohprodukt. Mit dieser Emanzipation vom Boden ist die industrielle Arbeit nicht allein berechtigt, sondern darauf angewiesen, sich jene Standpunkte auszuwählen, welche die günstigsten Bedingungen gewähren. In Verbindung damit steht die Möglichkeit einer ausgedehnten Arbeitsteilung nach räumlichen Bedingungen.

Die industrielle Arbeit ist auch in Bezug auf die zeitliche Disposition viel freier, als die Urproduktion. Die landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verrichtungen sind an die Arbeitszeit der Natur gewiesen; sie müssen sich der Arbeitszeit und den Arbeitspausen der Natur einschmiegen. Nicht so die industriellen Gewerbe — mit wenigen Ausnahmen.

Die industrielle Arbeit hat nichts Ursprüngliches, nichts Natürliches mehr. Sie entfernt den Menschen von der Natur, ist in hohem Grade schon geteilt und wird noch fort und fort geteilt. Sie hat darum auch nicht die Reize, wie die Arbeit anderer Produktionszweige. Die Mühsal tritt bei ihr in den Vordergrund.

III. **Das Kapital.** Grundbedingung industrieller Entwicklung ist auch das Vorhandensein genügender Kapitalmassen. Dieselben können entweder an jenen Stätten und in jenen Gegenden, wo die Industrie aufblühen will, gebildet worden sein und sind dann die Resultate einer längeren Wirtschaftsgeschichte, entwickelter Rohproduktion, welche ihre Erzeugnisse mit Vorteil verkauft, lang fortgesetzter Ersparnisse, schwungvoll betriebener Handelsthätigkeit.

Die zum Betriebe nötigen Kapitalien können aber auch auf dem Wege des Kredits herbeigeschafft werden. Das ist nicht ohne weiteres möglich, sondern nur dann, wenn Gründe bestehen, welche den auswärtigen Kapitalisten einen ersprießlichen Fortgang der beliehenen Unternehmungen garantieren. Hat ein einzelner oder eine ganze Klasse industrieller Unternehmer oder ein ganzes Land gezeigt, daß sie mit dem geliehenen Kapital etwas anzufangen wissen, pünktlich Zins und Rückzahlung leisten, so fließt ihnen ein beständiger Strom von Kapitalien zu, der stets neue Unternehmungen entstehen und die alten erstarken läßt.

Dünn bevölkerte Gegenden haben häufig zu wenig Arbeitskräfte und Kapitalien, um industrielle Gewerbe mit Vorteil zu betreiben, und deshalb keine Veranlassung zu überstürztem Eifer in der Begründung industrieller Unternehmungen. Wenn sie von der Natur nicht sehr vernachlässigt sind, bietet sich häufig Gelegenheit zu einer Rohproduktion, welche einträglicher ist und den gegebenen Wirtschaftsverhältnissen mehr entspricht, als eine künstlich emporgetriebene Industrie. Wenn sich gute Verkehrsmittel darbieten, wird in solchen Fällen die Versendung der gewonnenen Rohprodukte nach auswärts auf naturgemäßem Wege Kapitalien ansammeln helfen. Man wird die benötigten Industrieprodukte vorteilhafter aus dem Auslande beziehen, und im Verlauf der Zeit wird die Ansammlung von Kapital, die Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitskräfte, die fortschreitende Technik allmählich aber sicher eine Industrie entwickeln, wobei jene Zweige, die den lokalen Verhältnissen am besten entsprechen, zuerst und am kräftigsten aufblühen, bis man mehr und mehr von der auswärtigen Gewerbthätigkeit sich emanzipiert.

IV. **Der Absatz.** Wo die Arbeitsteilung eines Industriezweiges aus irgend welchem Grunde noch wenig entwickelt ist, muß derselbe seinen Standort hauptsächlich nach der Nähe der Absatzgelegenheit aufsuchen. Namentlich wird die feine Luxusindustrie, in welcher wegen der künstlerischen Durchführung des Produktes die Arbeitsteilung nicht sehr weit getrieben werden kann, vorzugsweise von Konsumtionsvorteilen bestimmt. Mit gutem Grunde zieht sich die Luxusindustrie in die Großstädte. Denn selbst der wohlhabendere Bewohner des platten Landes verachtet meistens die Luxusprodukte, die ihm in den Kleinstädten geboten werden, und kauft dieselben in der Hauptstadt. Die Luxusindustrie der Kleinstädte ist die allerkümmerlichste Art von Industrie. Und wie zwischen Stadt und Land, zwischen großen und kleinen Städten, so besteht auch ein solcher Unterschied zwischen den verschiedenen Teilen der Großstädte. In den elegantesten Straßen derselben, in der Nähe der Residenzen, der Theater, der feinsten Gasthöfe ist der Platz für die Läden der Luxusindustrie, während die Läden der mehr dem praktischen Bedürfnis dienenden Industrieen in die Handels- und Industriequartiere und in die Vorstädte verlegt werden können und sollen; einesteils weil sie die höhere Miete der eleganteren Quartiere nicht tragen können; andernteils weil der Konsument, der ihre Produkte braucht, sie auch in abgelegeneren Straßen aufsucht.

V. **Veränderungen dieser Bedingungen.** Dieselben bleiben im Laufe der Zeit nicht gleich, sondern können vorübergehende, aber auch dauernde Änderungen erleiden. Die Rohstoffe können Erleichterungen oder Erschwerungen des Bezugs erleben. Die Arbeitskräfte werden in der Regel im Fortgange der Zeit immer besser geschult; ob sie teurer oder wohlfeiler werden, hängt von mancherlei Umständen ab. Die Kapitalien werden massenhafter und wohlfeiler. Ob der Absatz im ganzen zu- oder abnimmt, hängt von verschiedenen Faktoren ab. So können die Grundbedingungen des Industriebetriebs in ihren Änderungen günstigere oder ungünstigere werden. Dadurch kann es geschehen, daß ein Ort, der bisher für eine Industrie sehr geeignet war, durch technischen oder ökonomischen Umschwung auf einmal von Plätzen überflügelt wird, die früher an keine Konkurrenz mit ihm gedacht hatten. Es ist im allgemeinen leichter, eine bestehende Industrie zu erhalten, als eine neue ins Leben zu rufen; aber

wenn die äußeren Grundbedingungen gänzlich andere werden, bedeutet der historische Vorrang eines Platzes nicht mehr viel.

Häufig wird solcher Umschwung herbeigeführt durch Verbesserungen der Transportmittel und des Maschinenwesens.

Diese sind Ursache, welche die industrielle Überlegenheit der großen Städte gegenüber dem Lande steigen lassen. Die Verbesserung der Transportmittel macht den Städten die Zufuhr von Nahrungsmitteln für ihre Arbeiterbevölkerung, von Steinkohlen und Rohstoffen für ihre Industrie wohlfeiler, so daß die Vorteile, welche kleinere Plätze den Großstädten voraus hatten, geringer werden. Auch die zunehmende Maschinenthätigkeit trägt hierzu bei, indem sie den Umstand, daß in den Städten die gemeine Handarbeit teurer ist als anderwärts, nicht so fühlbar sein läßt. So können die industriellen Vorteile der großen Städte immer ungehinderter wirken. Diese Vorteile sind sehr mannigfach. Während einzelne stehende Fabriken ihren Rohstoff mühsam beziehen, ihre Kunden durch Handlungsreisende ꝛc. mühsam aufsuchen müssen, wird beides dem großstädtischen Fabrikanten sehr erleichtert durch die städtischen Handelshäuser, welche sich bemühen, ihm die kaufmännische Seite des Betriebs zu erleichtern und teilweise abzunehmen. Die großstädtische Maschinenfabrikation macht dem städtischen Industriellen ausgedehnte Maschinenverwendung leichter, als dem auf dem Lande exponierten.

Die für den Weltmarkt arbeitende Industrie gedeiht am besten bei städtischer Konzentration. Die großstädtische Atmosphäre ist die Lebensluft der Weltindustrie; sie allein regt den künstlerischen Geschmack stets aufs neue an, führt den Erfinder am schnellsten mit dem praktischen Organisator und dem Kapitalisten zusammen und läßt die Produktion stets den belebenden und spornenden Einfluß der Konsumtion empfinden.

3. Kapitel: Einteilung und Charakter der verschiedenen Industriezweige.

A. Übersicht.

Im Laufe der Wirtschaftsgeschichte ist das industrielle Gewerbe in eine ganze Reihe von einzelnen Zweigen zerfallen.

Um dieselben in eine gewisse Gruppierung zu bringen, lassen sich mehrere Einteilungsgründe anwenden.

Berücksichtigt man den Betriebsumfang, so lassen sich Kleingewerbe und Großindustrie unterscheiden. Die Grenze zwischen beiden ist nicht scharf ausgezogen. Das Kleingewerbe ist in der Regel Handwerk.

Die Großindustrie oder der Großbetrieb zerfällt, je nachdem er mehr oder weniger zentralisiert ist, in Fabrikbetrieb und Manufakturbetrieb.

Außerdem lassen sich auch die Qualität der Arbeitskräfte, die verarbeiteten Rohstoffe, die Art des technischen Verfahrens und die Zwecke der Produkte als Einteilungsgründe annehmen.

B. Unterscheidung nach Umfang und Qualität des Betriebs.

I. **Das Kleingewerbe**, jene industriellen Gewerbsunternehmungen, bei welchen der Unternehmer ohne oder nur mit wenigen Gehilfen arbeitet, selbst Handarbeit verrichtet, mit denselben Werkzeugen und in denselben Räumen wie seine Gehilfen. Diese stehen sozial mit ihm auf einer Stufe und wollen meistens selbst Unternehmer werden. Das Anlage- und Betriebskapital ist dabei meistens so gering, daß es aus Arbeitslöhnen nach und nach erspart werden kann; Maschinen kommen in der Regel nicht zur Anwendung; die Geschäftsleitung fordert weder bedeutende technische noch kaufmännische Bildung.

Das Kleingewerbe hat vor dem fabrikmäßigen Großbetrieb die Vorzüge voraus, daß es weit mehr einzelnen die Möglichkeit bietet, selbständige Unternehmer zu werden, daß es seine Arbeiter nicht durch unübersteigbare Schranken von den Unternehmern trennt, ihnen eine allseitigere Arbeitsgeschicklichkeit und seinen Produkten mehr Originalität bewahrt.

In sehr vielen Gewerbszweigen läßt sich ein allmähliches Verdrängen des Kleingewerbes durch den fabrikmäßigen Betrieb beobachten. Aber nicht immer muß das Kleingewerbe unterliegen. Auch wo die Großindustrie blüht, bleiben Handwerksgeschäfte bestehen, es bilden sich oft geradezu durch die große Industrie Verhältnisse, welche die Fortdauer der Kleinhandwerker verbürgen.

Man muß hier folgende Fälle unterscheiden:

1. Das Kleingewerbe wird sich immer erhalten, wo der Absatzkreis für den Großbetrieb zu beschränkt ist (so beim Metzger- und Bäckergewerbe u. A.); wo das Produkt individuellen Wünschen der Konsumenten angepaßt werden muß (z. B. Schneider- und Schuhmachergewerbe, Baugewerbe u. a.); wo zur Steigerung der Produktion weder stärkere Kapitalverwendung noch weitergehende Arbeitsteilung oder Maschinenanwendung nötig ist.

2. Vielfach kommt vor, daß kleine Meister für große Unternehmungen arbeiten. Auf großen Gütern ist ein eigener Schmied, ein Stellmacher notwendig, auf großen Schiffen ein eigener Segelmacher; mancher Tischler und Böttcher liefert bloß Kisten oder Fässer zur Verpackung der Waren einer großen Fabrik; mancher Buchbinder ist bloß für einen Buchhändler beschäftigt. Die große Unternehmung bedient sich in diesen Fällen des Handwerkers, statt Arbeiter in ihren Lokalitäten gegen Lohn arbeiten zu lassen, und läßt ihm den Unternehmergewinn, um ihren Geschäftsgang zu vereinfachen, um sich nicht mit dem Ankauf und der Magazinierung von zu vielerlei Rohprodukten, mit der Überwachung zu zahlreicher Werkstätten und Arbeitshilfsmittel behelligen zu müssen und dadurch in ihrer Hauptaufgabe zu stören.

3. Oft ist die Fortexistenz des Kleinhandwerks durch seinen Charakter als Reparaturgewerbe gesichert. Die Großindustrie beschäftigt sich nicht mit Reparaturen, weil die Größe des Betriebs sie daran verhindert. Die Masse der sich abnützenden

Industrieprodukte muß aber Reparaturkräfte beschäftigen. Und dem Reparaturhandwerk ist vielfach Gelegenheit geboten zum Ankauf von abgenützten Waren und Wiederverkauf nach der Reparatur, so daß auch hier der Charakter des Unternehmers gewahrt bleibt. Eine ganze Reihe von Gewerben sind stark auf Reparaturarbeiten angewiesen. Hauptsächlich: Schuhmacher, Sattler, Schlosser, Schmiede, Schreiner, Böttcher, Klempner, Uhrmacher, Baugewerke, Schiff- und Wagenbau. Das Verhältnis der Reparaturarbeiten zu den Neubeschaffungen richtet sich dabei teils nach der Dauerhaftigkeit des Rohmaterials der Produkte, teils nach der verschiedenen Art der Benützung derselben.

4. Manchmal ist es dem Kleinhandwerk möglich, Übergänge zum Großbetrieb zu finden. Es sucht auf Vorrat zu arbeiten und einen mehr als lokalen Absatz zu erzielen, technische Fortschritte zu benutzen, sich auf bestimmte Spezialitäten zu werfen; neue Artikel zu fertigen u. s. f. Auch kleine Unternehmer unterscheiden sich dann durch die Art des Betriebs vom alten Handwerk. Sie haben weitere Kenntnisse und Verbindungen, sind auf Fortbildungs-, auf Gewerbe- und polytechnischen Schulen gewesen und haben auf Reisen, auf Jahrmarkts- und Meßbesuchen sich Bezugsquellen und Absatz verschafft.

Immer gehört zu solchen Geschäften Kapital, obgleich sie in sehr verschiedener Ausdehnung betrieben werden können. Technische Geschicklichkeit und Marktkenntnis ist dabei Hauptsache.

Je mehr durch die Konkurrenz der Fabriken einzelne Handwerke in ihrer Produktion bedrängt werden, um so mehr tritt bei ihnen der Verkaufsladen in Vordergrund; sie fangen an, neben den eigenen Produkten auch fremde, aus Fabriken stammende, zu führen. Dabei geht manches an technischer Geschicklichkeit verloren; man gewinnt dafür an kaufmännischer Gewandtheit und Spekulationsgeist.

II. **Der fabrikmäßige Großbetrieb.** Die moderne Industrie zeigt entschiedene Vorliebe für fabrikmäßigen Großbetrieb. Dieser hat vor dem Kleingewerbe und vor dem Manufakturbetrieb die Möglichkeit ausgedehnter Arbeitsteilung und Gelegenheit zum Gebrauche der großartigsten Arbeitshilfsmittel voraus; vor dem Kleinbetrieb zudem noch den Vorteil der technischen und kaufmännischen Ausbildung des Dirigenten. Weshalb die Möglichkeit der Arbeitsteilung mit dem Umfange des Betriebs und der gleichzeitigen Zentralisation desselben steigen muß, liegt auf der Hand; je mehr Arbeiter in einem Raum, an einem gemeinsamen Werke, unter einem leitenden Blicke arbeiten: eine um so vorteilhaftere Anordnung dieser Gesamtarbeit ist möglich. Die Kosten für Anwendung von Maschinen und andere den Betrieb erleichternde Kapitalanwendungen verringern sich (durch Verteilung auf eine größere Aufgabe) mit der Größe des Werkes.

Freilich hat das Fabrikwesen auch erhebliche Nachteile. Das Risiko des Unternehmers ist weit größer; weil er diesem größeren Risiko entsprechend auch bedeutenderen Gewinn im Auge haben muß, entsteht durch den Charakter seiner Spekulation schon eine tiefe, fast unausfüllbare Kluft zwischen ihm und seinen Arbeitern. Diese stehen ihm ferne, fremd, wenn nicht feindselig gegenüber; da ihr Kapitalmangel ihnen die Möglichkeit abschneidet, sich einmal zu eigenen Unternehmungen aufzuschwingen, ist es vorzugsweise diese Hoffnungslosigkeit, welche sie jenem gegenüberstellt und zu den eigentlichsten Kandidaten der sozialen Frage macht. Zu dieser gesellschaftlichen und ökonomischen Spaltung kommt noch der andere Nachteil, daß die fabrikmäßige Arbeitsteilung und Maschinenanwendung den Arbeiter technisch auf eine tiefere Stufe drückt; sie nimmt ihm mehr und mehr die Möglichkeit und die Veranlassung zu eigenem Nachdenken.

Alle Vorteile, welche dem fabrikmäßigen Betriebe gegenüber dem handwerksmäßigen zu Gebote stehen, müssen mit der wachsenden Größe der Fabrik nicht allein absolut, sondern auch verhältnismäßig zunehmen.

Allerdings steigern sich die Vorteile der großen Unternehmungen gegenüber denen der kleinen nur bis zu dem Punkte, wo die Unternehmung so groß wird, daß sie nicht mehr von einem Unternehmer überwacht und geleitet werden kann. Dann wachsen freilich noch die dem Großbetrieb als solchem eigenen Vorteile; aber es stellen sich auch die dem Großbetrieb als solchem eigenen Nachteile ein: die Schwierigkeit einheitlicher Leitung, die Leichtigkeit von Defraudationen, das Entwischen von Details aus der Kontrolle.

Jede geschicktere Arbeitsteilung, jede Verbesserung und Spezialisierung des Betriebs rückt diesen Punkt in weitere Ferne hinaus. Die Arbeitsteilung macht es dem Unternehmer immer leichter möglich, einzelne Zweige seines Geschäfts abzulösen und so durch Vereinfachung wieder zu erleichtern, was ihm die Massenhaftigkeit des Betriebs an Schwierigkeiten bereitet hat. In Liverpool und Manchester befassen sich eigene Geschäfte mit dem Magazinieren der Baumwolle; das ist somit dem Fabrikanten erspart. Ist die Ware fertig, so kann sich der Unternehmer wieder die kaufmännische Seite des Betriebs durch Spekulanten abnehmen lassen, während ihm das Kassengeschäft vom Bankier besorgt wird.

Die Schwierigkeiten des Großbetriebs sind aber bei den verschiedenen Geschäften sehr mannigfach und sind immer weit größer für jenen Unternehmer, der ein großes Geschäft schon fertig übernehmen muß, als für den, der es selbst groß gemacht hat. Denn diesem gegenüber steht das Geschäft da wie ein Baum, dessen Wachstum er genau beobachtet hat, dessen Grundgestalt und Hauptäste ihm deutlich vor Augen sind, während sie dem ersteren verdeckt werden durch die Fülle der kleineren Zweige. Jener hat das Verhältnis der verschiedenen Geschäftszweige untereinander geschaffen; er kennt die Zunahme, die Ausdehnungsfähigkeit jedes einzelnen von Grund aus; er kennt die innersten, sozusagen angeborenen Fehler und Vorzüge des kleinsten Teils seiner Unternehmung.

III. Manufaktur, Hausindustrie. Das Wesen der Manufaktur liegt darin, daß der Manufakturist die industrielle Unternehmung zwar im großen betreibt, daß aber seine Einrichtungen sich im wesentlichen darauf beschränken, Comptoir und Magazine zu halten, von da aus die Gewerbsleute, denen er Art und Form der Produkte vorschreibt, mit Bestellungen zu versehen und die Produkte dieser Arbeiter als Kaufmann abzusetzen.

Doch kommt es auch vor, daß er solche Hilfsanstalten zur Vorbereitung oder zur Vollendung der Produkte, welche die Einzelnarbeiter nicht für sich halten können, anlegt und unterhält, daß er die Arbeiter mit Rohstoffen und Werkzeugen versieht. Läßt er die Arbeiter in ihren Wohnungen arbeiten, so nennt man dies Hausindustrie; läßt er sie dagegen in von ihm hergestellten Räumen arbeiten, so gewinnt der Betrieb den Charakter der Fabrikation. Manchmal steht der Unternehmer in gar keinem direkten Verkehr mit seinen Arbeitern, sondern läßt denselben durch Faktore (Fabrikverleger) besorgen.

Das System der Hausindustrie findet man in allen Industriezweigen, wo die Anwendbarkeit der Maschine und die Arbeitsteilung beschränkt ist, und der Markt für die Ware keine sehr großen Dimensionen annehmen kann.

Die Brüsseler Spitzenfabrikation, die Lyoner Seidenindustrie, die Stickerei des Sächsischen Vogtlandes und der Schweiz, der Gegend von Alençon und Nancy; ferner die Tableterie Nordfrankreichs, die Pariser Shawlfabrikation, seine Goldschmiedarbeiten u. s. w. sind berühmt gewordene Zweige der Hausindustrie; ferner: Holzschnitzerei; Strohindustrie; Korbflechterei; Steinschneiderei; Handschuhmacherei; Herstellung von Putzwaren, Kleidern, Zigarren, Uhren, kleinen Metallwaren u. a.

Oft sind es eigentümliche klimatische Verhältnisse, welche die Hausindustrie begünstigen. Die Natur legt in vielen Gegenden der landwirtschaftlichen Bevölkerung längere Arbeitspausen auf, welche dann zweckmäßig durch die Hausindustrie ausgefüllt werden, besonders in hochgelegenen und wenig fruchtbaren Gebirgsgegenden.

Unleugbar kann die Hausindustrie große sittliche und soziale Vorzüge haben. Sie vereinigt die Familie, statt dieselbe zu trennen, wie die Fabrikindustrie thut, welche jedes Mitglied der Familie in einen andern Arbeitssaal schickt. Auf diese Weise erhält die Hausindustrie den Familienzusammenhang und die Familienerziehung aufrecht, sie ermöglicht es dem einzelnen fleißigen und geschickten Arbeiter viel leichter, sich selbständig zu einem Unternehmer aufzuschwingen. So bei dem Tableteriegewerbe der unteren Seine und Oise in Frankreich, bei der Nürnberger Industrie. Auch ist bei der Hausindustrie die Disposition des Arbeiters über seine Zeit freier, als bei der Fabrikindustrie; die Arbeit kann mit landwirtschaftlicher abwechseln und ist deshalb minder gesundheitsschädlich.

Ein bedeutender Nachteil des Haussystems liegt in der Zersplitterung, in dem Mangel der innigen Verbindung der verschiedenen Glieder eines Produktionszweiges. Der französischen Wollindustrie z. B. wird die Konkurrenz mit dem Auslande vielfach erschwert durch ihre Zersplitterung unter Wollhändler, Krämer, Spinner, Weber, Färber, Appreteure und Exporteure, wie sie zu Amiens und Rheims stattfindet. Ähnliches beklagt die Lyoner Seidenindustrie gegenüber der englischen und Elberfelder.

Ferner führt die Hausindustrie leicht zu einer Arbeitsüberbürdung der Kinder; zu übermäßiger Anstrengung bei geringem Verdienst; zu Veruntreuung von Material und Verschlechterung der Produktion; zu Überproduktion und Notständen ganzer Landschaften. Die Angehörigen der Hausindustrie laufen leicht Gefahr, bei althergebrachten Methoden und Mustern zu lang zu beharren; sie werden überholt. Ererbte Anhänglichkeit an ihre oft sehr ärmlichen Heimwesen hindert sie, ihre Arbeitskraft dort zu verwerten, wo dieselbe besser bezahlt würde.

Bei dem Systeme der Hausindustrie tritt eine scharfe Scheidung ein zwischen dem kaufmännischen oder Direktionspersonal und den ausführenden Arbeitern. Ersteres bedarf ausgedehnter Waren- und Handelskunde; da es den Markt überschaut, kommen ihm und nicht den Arbeitern die Schwankungen des Geschäftsgangs zu gute; bei günstigen Konjunkturen ist der Gewinn groß, bei ungünstigen der Ausfall leicht zu ertragen, weil keine großen Fabrikgebäude und Anlagen zu verzinsen sind.

IV. Das Ingenieurwesen. Das Ingenieurwesen ist in wirtschaftlicher Hinsicht charakteristisch durch die hier zumeist durchgeführte Trennung der ökonomischen von den technischen Elementen. Der Ingenieur ist in der Regel nicht industrieller Unternehmer, sondern bloß technischer Meister, welcher die technische Herstellung und Einrichtung der Unternehmung zu leiten hat.

Die unter der Mithilfe des Ingenieurwesens entstandenen industriellen Unternehmungen gestatten eine sehr genaue Vorausberechnung der t e c h n i s c h e n Leistungsfähigkeit. Aber um die Berechnung der ö k o n o m i s c h e n Leistungsfähigkeit bekümmert sich der Ingenieur sehr oft nicht, dies überläßt er häufig dem eigentlichen Unternehmer, der zwar oft kein technisches Verständnis, dafür aber Spekulationsgeist, Organisationstalent und die andern Eigenschaften eines Unternehmers besitzt.

Wo das Ingenieurwesen im Bereiche der Industrie arbeitet, geschieht dies zumeist auf Bestellung oder in festen Lohnverhältnissen, ohne Gewinn- und Verlustchancen.

Die große industrielle Aufgabe des Ingenieurwesens liegt darin, daß es unaufhörlich strebt, in den Werkstätten die menschliche Arbeitskraft von jenen Arbeiten zu befreien, welche durch Naturkräfte, die an sinnreiche Mechanismen gefesselt werden, versehen werden können.

V. Das Kunstgewerbe. Das Bedürfnis nach künstlerischer Gestaltung seiner Umgebung führt den Menschen zur Kunst und zum Kunstgewerbe. Aber nur ein kleiner Teil der Wohlhabendsten ist es, der Werke der bildenden Künste sein Eigentum

nennen kann. Die Leistungen des Kunstgewerbs dagegen sind weit populärer. — So sehr auch die Mode Formen und Farben vorschreibt, gestattet sie doch noch hinreichende Freiheit in der Wahl, der Kombination und dem Arrangement, um den Geschmack jedes einzelnen selbstthätig walten zu lassen. Am Kunstgewerbe hat jeder Mensch sein Anrecht; jeder — mit Ausnahme der allerärmsten — kommt in die Lage, seine künstlerischen Anschauungen durch Auswahl und Anordnung anzuwenden.

Mehr und mehr dringt die Kunst in das Gewerbe ein. Die Weberei und Tapetenfabrikation erzeugen durch Fadenverschlingungen und harmonische Farbenkomposition künstlerische Darstellungen und werden dadurch zur Kunstweberei; der Zeugdruck verlangt immer vollkommenere Muster, von Künstlerhand entworfen; die Fabrikation von Porzellan-, Glas-, Thon-, Gold-, Silber-, Bronze-, Lackierwaren, selbst von Papiermaché- und Kautschukartikeln erfordert häufig künstlerische Durchbildung; auch bei den Spielwaren richtet man das Augenmerk mehr und mehr darauf, durch edle Formen anzuregen; die Bekleidungsindustrie beruht auf dem Verständnis der Schönheit menschlicher Körperformen; im Gebiete des Eisengusses ringt sich die Fabrikation von Luxusgegenständen zu immer höherer künstlerischer Vollkommenheit empor und die Arbeiten der Holzindustrie, namentlich der Möbelfabrikation, suchen eifrig die prächtigen Gestaltungen der Renaissance und der Gotik wieder zu erreichen. Die Skulptur sendet ihre Ausläufer nach dem industriellen Gebiete in der Galvanoplastik, Rahmenfabrikation, Möbelfabrikation, in der Gipsgießerei u. a.; die Malerei in der Porzellanmalerei, Musterzeichnung ꝛc. Die zeichnenden Künste sind — mit Ausnahme der chemischen Industrie und weniger Zweige der mechanischen — überall unentbehrlich.

B. Unterscheidung nach den Rohstoffen.

Faßt man die Rohstoffe ins Auge, welche von den industriellen Gewerben verarbeitet werden, so unterscheidet man:

1. Verarbeitung mineralischer Rohstoffe. Hier würden neben andern hauptsächlich Metall-, Glas-, Porzellan-, Thonindustrie, ein großer Teil der Fabrikation von Chemikalien ꝛc. auftreten, teilweise auch die Baugewerbe.

2. Verarbeitung vegetabilischer Rohstoffe. Hier erscheinen die Holzindustrie, die Leinen- und Baumwollindustrie als Hauptzweige. Daneben eine Reihe anderer minder wichtiger.

3. Verarbeitung animalischer Rohstoffe: Woll- und Seidenindustrie, Lederindustrie, viele Teile der sog. chemischen Industrie u. s. f.

4. Verarbeitung gemischter Rohprodukte. Z. B. Zündwaren-Fabrikation, Wagenbau, viele Teile der Bekleidungsindustrie ꝛc.

Diese Einteilung kann nicht durchgeführt werden, ohne oft zur Trennung innig verwandter Dinge zu führen. Doch ist sie nicht ganz ohne Bedeutung; denn einzelne Rohprodukte, z. B. Eisen, Baumwolle, Wolle, Leder, nehmen in der Gesamtindustrie einen ganz hervorragenden Rang ein und prägen den wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten und Schicksalen ihrer Industrieen einen höchst entschiedenen Charakter auf. Je wichtiger ein Rohprodukt ist, je schwankender die Masse und der Preis seiner Produktion, um so mächtiger muß natürlich der Einfluß sein, welchen dasselbe auf den bezüglichen Industriezweig nimmt.

So ist es speziell diese Einteilung, welche sehr häufig bei der Beurteilung der wichtigsten volkswirtschaftlichen Fragen angewendet, wenn auch nicht durchgeführt wird. Wenn es sich um Änderung der Finanzgesetzgebung, um Entstehung und Tarifierung neuer großer Transportanstalten oder um andere Fragen der wirtschaftlichen Politik handelt, um die wirtschaftliche Zukunft ganzer Industrieplätze und Landesteile: dann sieht man häufig mit wuchtigen Ansprüchen und Klagen die durch die Gemeinsamkeit des Rohproduktes vereinten Industriezweige auftreten. Das Rohprodukt schafft die Massenindustrie; sie wiegt am schwersten im volkswirtschaftlichen Leben; an ihr zeigen sich die allgemeinsten volkswirtschaftlichen Gesetze; deshalb ist die Einteilung nach dem Rohprodukt auch von besonderer volkswirtschaftlicher Bedeutung, namentlich bezüglich des Standes und Ganges der Produktion.

C. Unterscheidung nach dem Verfahren.

Eine eingehende Einteilung ist ermöglicht, wenn man das Verfahren berücksichtigt, durch welches die Rohprodukte in Industrieprodukte verwandelt werden.

Durch die Verarbeitung der Naturprodukte oder durch die fernere Veredlung schon verarbeiteter Gegenstände (Fabrikate) wird entweder bloß deren Form oder es wird deren Substanz oder es werden Substanz und Form verändert. Man unterscheidet demnach mechanische, chemische und gemischte Industriezweige.

Weil aber das Verfahren, die Methode der Produktion teils diktiert wird durch die Natur des Rohprodukts und teils durch die Erfordernisse der fertigen Produkte, ist diese Einteilung innerlich und natürlich verwandt mit anderen. Da sie das Verfahren der Produktion zum Ausgang nimmt, ist sie nicht allein vorzuziehen, sondern geradezu geboten für die technische Betrachtung der Industrie. Wie wenig sich aber eine systematische Einteilung der Industriezweige durchführen läßt, zeigt sich ganz besonders hier, wenn man die Unterabteilungen betrachtet.

1. Die mechanische Technik zerfällt in folgende Hauptgruppen:
   1. Verarbeitung der Metalle;
   2. Verarbeitung des Holzes;
   3. Spinnerei und Weberei;
   4. Fabrikation des Papiers;
   5. Verfertigung der Glas- und Thonwaren;
   6. Verarbeitung der Webstoffe;
   7. Verarbeitung des Leders.

Ein großer Teil der modernen Industrie fällt bei dieser Einteilung ganz hinweg. So namentlich manche Kleingewerbe.

Dagegen sind in dieser Gruppe einige Industriezweige eingeschlossen, welche auch der chemischen Industrie zugerechnet werden können; so die Glasindustrie, die keramische Industrie.

II. Die chemische Technik umfaßt:

1. Die chemische Metallurgie, die Legierungen und die Metallpräparate.

2. Die chemische Industrie im engeren Sinne des Wortes (Gewinnung von Salzen, Säuren; Fabrikation von explosiblen Körpern, Farben ꝛc.).

3. Die Technik des Glases, der Thonwaren, des Gipses, Kalks und Mörtels.

4. Die chemischen Veränderungen der Pflanzenstoffe (Stärke- und Zuckerfabrikation, Gährungsgewerbe, Brotbäckerei, Essigfabrikation, Technik der Öle und Harze ꝛc.).

5. Die chemischen Veränderungen der Tierstoffe (Gerberei, Leimfabrikation, Milch- und Fleischverarbeitung ꝛc.).

6. Die Färberei und den Zeugdruck.

7. Die Beleuchtung.

8. Die Heizung.

Man erkennt sofort, daß eine strenge Scheidung mechanischer und chemischer Industrie unmöglich ist, weil in den meisten Fällen die Bearbeitung des Rohstoffes mechanisch und chemisch zugleich ist, z. B. in der Glas- und Thonwarenindustrie, Färberei und Zeugdruckerei u. s. f.

Der technische Unterschied liegt daher bloß darin, daß in einigen Industriezweigen die Veränderung der chemischen Natur, in anderen die Formenveränderung Hauptsache ist.

Ökonomisch ist der Unterschied wichtig deshalb, weil in den vorzugsweise mechanischen Gewerben die Maschine in all ihren Nüancen eine viel wichtigere Rolle spielt, als in der chemischen Technik. In ersterer werden die wirtschaftlichen Fortschritte hauptsächlich bedingt durch Vervollkommnung der Arbeitsteilung und der Maschine, in letzterer durch Ersparnis am Rohstoff und möglichste Regeneration desselben, Ersparnis am Brennstoff, sowie durch Ersparnis an Zeit mittels Abkürzung und Verbesserung der Operationen.

D. Kombinierte Einteilung der Industrieen.

Es läßt sich keine ganz einfache und überall brauchbare Einteilung der Industrieen finden. Für manche Zwecke ist diese, für andere jene Einteilung brauchbar. Für Industrieausstellungen z. B. werden andere Unterscheidungen getroffen werden müssen, als für technische Werke oder für Steuerzwecke. Man hat deshalb auch verschiedene Einteilungsgründe kombiniert und daraus mannigfache Einteilungen erhalten. Die wichtigsten Industriezweige, welche in den meisten dieser Einteilungen wiederkehren, sind die in folgendem angegebenen:

1. Industrie in Nahrungs- u. Genußmitteln. In der Zubereitung der Nahrungsmittel konkurrieren die kleine Industrie und die häusliche Beschäftigung, während nur wenige Zweige der Großindustrie angehören. In einzelnen Zweigen arbeitet neben der großen noch die kleine Industrie. So im Mühlenwesen, in der Branntweinbrennerei und Bierbrauerei. Auch jene Nahrungsgewerbe, welche dem Kleinbetrieb angehören, fordern ein gewisses nicht unbedeutendes Anlagekapital (Bäckerei und Fleischerei), teils zur Anlage der Gebäulichkeiten, teils zum Ankaufe des Rohmaterials; sowie eine gewisse kaufmännische Gewandtheit, wenn das Geschäft flott betrieben werden soll. Die wichtigsten Einzelgewerbe, welche hierher gehören, sind:

a. Die Mühlenindustrie; ist vor allem auf ansehnlichen Getreidebau angewiesen, in Frankreich, Deutschland und Österreich-Ungarn schon stark als Großbetrieb. Ausnützung vorhandener Wasserkräfte führt dabei nicht selten zu einer Kombination verschiedenartiger Produktionen.

b. Die Brotbäckerei. In derselben versuchte man den Großbetrieb (Brotfabriken) einzubürgern; doch bleibt im ganzen diese Industrie dem Lokalgewerbe.

c. Eine Reihe verwandter Industriezweige, welche sich mit Herstellung von Konsumtibilien befassen, wird zwar fabrikmäßig, aber in geringem Umfange betrieben. So die Fabriken für Stärke, für einzelne Mehlprodukte, Sago, Dextrin, Schokolade, Kaffeesurrogat, Konditorwaren ꝛc.

d. Das Tabakgeschäft ist mehr Manufaktur als geschlossene Fabrik. Diese Industrie ist fortwährend in starker Zunahme, in einer Reihe von Staaten Staatsmonopol.

e. Die Produktion von Branntwein und Spiritus nimmt mehr und mehr einen fabrikmäßigen Charakter an. In der Brantweinbrennerei haben die zahlreichen kleinen Etablissements, welche früher mit unvollkommenen Einrichtungen für eine kleine Kundschaft arbeiteten, sich sehr vermindert, während die großen Kunstbrennereien sich vermehren. Die Branntwein- und Spiritus-Industrie wird mehr als die meisten anderen Industrieen beeinflußt durch das Streben der Regierungen, den Branntwein für Steuerzwecke auszunützen. Gleichzeitig steht sie in einem innigen Zusammenhange mit dem landwirtschaftlichen Großbetrieb.

f. Auch die Bierbrauerei bedarf, wenn sie den Anforderungen der Gegenwart entsprechen will, eines ausgedehnten Kapitales an Vorrichtungen, Maschinen und Räumlichkeiten. Die älteren Brauereien sind diesen Anforderungen selten gewachsen und deshalb in starker Verminderung. Am großartigsten ist der Brauereibetrieb in Großbritannien. Die Schwankungen der Konsumtion sind bedeutend und spiegeln die wirtschaftliche Lage der arbeitenden Klassen. Auch für diese Industrie sind die steuerlichen Gesetze und Einrichtungen von starkem Einfluß, desgleichen die Änderungen der nationalen Konsumtion.

g. Die Essigfabrikation. In derselben konkurriert mit dem Fabrikbetrieb noch vielfach die Hausindustrie.

h. Fabrikation anderer Getränke. Schaum- und Obstweine, die ersteren in großem, die letzteren in kleinem Betriebe produziert, finden zunehmenden Absatz; weit rascheren Aufschwung aber

hat die Mineralwasserfabrikation genommen. Nationale und lokale Sitte bedingen die mannigfache Ausdehnung der verschiedenen Arten von Getränkeindustrie.

Die Industrie in Nahrungs- und Genußmitteln ist ihrer Natur nach in allen zivilisierten Ländern verbreitet und überall so weit ausgebildet, als es die vorhandenen Rohstoffe, Arbeitskräfte und Betriebskapitalien gestatten. Selbst in den kleinen Fabrikationszweigen überwiegen die Vorteile des Massenankaufs der Rohstoffe, der vollen Ausnützung der Maschinen und des Spezialstudiums der Absatzwege so sehr, daß die Fortschritte der Fabrikation meistens von den größeren Etablissements ausgehen. Nur die einfachsten hierher gehörigen Arbeiten, namentlich Müllerei und Zigarrenfabrikation, rentieren oft besser bei kleinem Betriebe.

2. Die Baugewerbe. Nächst der Nahrungsmittelindustrie der wichtigste Gewerbszweig für die menschliche Gesellschaft, haben die Baugewerbe in den Eigentümlichkeiten und in der Mannigfaltigkeit ihrer Rohstoffe, noch mehr aber in der Unbeweglichkeit ihres Erzeugnisses Bedingungen gefunden, welche sie einen ganz selbständigen, von dem anderer Gewerbe vielfach verschiedenen Entwicklungsgang und eine alte, sehr entschiedene Arbeitsteilung annehmen ließen. Schwierigkeiten in der Würdigung des Rohprodukts und in der Aufsuchung des Marktes sind bei diesem Industriezweig weniger vorhanden, als sonst irgendwo; die technischen Aufgaben der Konstruktion treten in Vordergrund; die ökonomischen Fragen konzentrieren sich in den Lohnverhältnissen und in der Berücksichtigung der an einem und demselben Platze zu verschiedenen Zeiten sehr verschiedenen Baulust.

Die verschiedenen Zweige der Gesteinindustrie, welche als Grundlage der Bauausführungen dienen, die Kalkbrennereien, Ziegeleien, Fabriken von Formsteinen und schweren Thonwaren, Gips-, Zement- und Asphaltfabriken, Schiefer-, Marmor-, Dachplattenbrüche und Steinbrüche überhaupt werden zum Teile in großem Umfange betrieben und sind notwendig lokalisiert.

Handwerksmäßigem und durchaus lokalisiertem Betrieb gehört das Maurergewerbe an; seine Frequenz ist bedingt durch die nationale Bausitte und die jeweilige Baulust.

Die Frequenz des Zimmergewerbes ist nicht allein durch die örtliche Bausitte (Holz- oder Massivbau), sondern vielfach auch durch die Selbstarbeit der Bauenden auf dem Lande bedingt; in Bezug auf die größten Aufgaben jenes Gebiets, welches einst vollständig diesem Gewerbe angehörte, ist dasselbe durch die fabrikmäßige Eisenkonstruktion verdrängt.

Die übrigen Baugewerke, jene der Maler, Stuckateure, Staffierer ꝛc. gehören zu den städtischen Berufszweigen. Sämtliche Baugewerke zusammen beschäftigen größere Menschenmassen, als irgend einer der anderen Industriezweige. Da auf dem Lande die meisten Reparaturen und selbst viele Neubauten vom Hausbesitzer unter Zuzug von Handarbeitern besorgt werden, darf man nur für Städte und Industriegegenden aus der Zahl der Bauhandwerker Schlüsse auf die Bauthätigkeit ziehen.

Neben den handwerksmäßigen Baugewerken und neben der fabrikmäßigen Produktion von Baumaterialien werden stets einzelne Teile der Bauthätigkeit, namentlich die Anlage großer Industrie- und Verkehrsbauten vom Ingenieurwesen, die höchste künstlerische Vollendung der Bauwerke dagegen von der Kunst und Kunstindustrie beherrscht, so daß in diesem Gewerbszweige nicht nur alle Klassen des Betriebsumfanges, sondern auch alle Qualitäten von Arbeitskräften vertreten sind.

3. Hüttenwesen. Berg- und hüttenmännische Unternehmungen werden zwar in der Regel der Industrie gegenübergestellt als eigentümliche Zweige der Rohproduktion, haben indessen — namentlich die Hütten — so viel industriellen Charakter, daß sie hier nicht unerwähnt gelassen werden dürfen. Sie bilden den Übergang von der Rohproduktion zur Industrie; die Grubenwerke gehören der ersteren, die Hütten der letzteren an; beide Arten aber pflegen sehr häufig als zusammengehörend betrieben zu werden.

Charakteristisch für den Hüttenbetrieb ist zunächst seine völlige Abhängigkeit vom örtlichen Vorkommen der für ihn nötigen mineralischen Rohstoffe und der Brennstoffe. Die in den Bergwerken gewonnenen Erze können — wegen der Transportkosten — am besten in unmittelbarer Nähe der Gruben verhüttet werden, müssen aber auch unter Umständen zur Verhüttung an andere Plätze transportiert werden. Der Ersatz der Holzkohlen durch Steinkohle, die Veränderungen der Transportmittel und der Kohlenpreise müssen auf diese Industrie einschneidendste Wirkung nehmen. Andere charakteristische Merkmale derselben sind die Notwendigkeit des Großbetriebs; auch die fast ausschließliche Beschäftigung männlicher Arbeiter; die Notwendigkeit kontinuierlicher Arbeitsprozesse; der innige Zusammenhang mit dem Gang der Gesamtindustrie; die Wucht der technischen Hilfsmittel.

Betriebsmaterialien und Gerätschaften verursachen in der Regel den Hauptteil der Kosten; an ihnen, wie an den Bauten, Betriebsanlagen und deren Unterhalt sind am ehesten Ersparnisse zulässig.

4. Metallindustrie. Bei der Metallindustrie steigt der Betriebsumfang der einzelnen Anstalten vom Dorfschmiede, der ohne Gesellen arbeitet, bis zu den kolossalen Etablissements, welche Tausende von Arbeitern beschäftigen; die Qualität der Arbeitskräfte vom simplen Nagelschmied bis zum wissenschaftlich gebildeten Maschineningenieur. Das Gedeihen der einzelnen hierher gehörigen Gewerbszweige folgt sehr mannigfachen Einflüssen; die ganze Gruppe ist in siegreichem und rastlosem Fortschritt begriffen, wie kaum eine andere; stets vermehrt sich die Zahl der aus Metallen, insbesondere der aus Eisen und Stahl gefertigten Gegenstände, welche ihrer größeren Dauerhaftigkeit, Leichtigkeit, Eleganz und Wohlfeilheit wegen aus unsern Häusern, Straßen und Werkstätten fortwährend das Holz-

und Steinmaterial verdrängen. Die Herabsetzung des Eisenpreises oder Verbesserung der Eisenqualität fördert mehr als alles andere die gesamte industrielle Produktion. In neuerer Zeit hauptsächlich die Fabrikation des Bessemerstahls, welche die Wirkung hat, in vielen Gebieten das Eisen durch Stahl zu ersetzen. Wohlfeilheit und Güte des Brennmaterials sowie der Metalle sind die eine, Anregung durch eine im allgemeinen stark entwickelte Industrie die andere Hauptbedingung der Metallwarenproduktion, welche unter allen Industriezweigen am meisten die titanische Gewalt des menschlichen Unternehmungsgeistes und seiner erfinderischen Kraft über ungeschlachte und gewaltige Naturmassen triumphieren läßt.

Unter den Metallwaren unterscheiden sich von den feinen und Kurzwaren die schweren Eisen-, Blech-, Draht-, Stahl-, Schneidewaren und Waffen. Sie werden teils in Verbindung mit der Rohproduktion in den Hütten selbst fabriziert, teils beschäftigen sie allein große Werke. Vorzugsweise sind es Eisen und Stahl, die fabrikmäßig zu Gegenständen des allgemeinen Bedarfs verarbeitet werden; Kupfer, Messing, Zink und Blei werden viel seltener zu den schweren Waren der Streckerei und Gießerei verwendet.

Bei den Arbeiten der Eisenstreckerei kommt es zunächst auf die Beschaffenheit des Materials an, dessen Güte, Auswahl und Behandlung dem Fabrikate seinen Wert verleiht. Der Betrieb fordert Sicherheit, Gleichmäßigkeit und Gewandtheit; Schönheit der Form ist minder wichtig, aber doch nicht ganz bedeutungslos. Blechwaren steigen fortwährend in ihrer Bedeutung, seit die Fortschritte der Mechanik die Herstellung von Blechen aller Stärken aus verschiedenen Metallen erleichtern, und zwar in gleicher Weise die groben Schiff-, Brücken- und Kesselbleche, wie die getriebenen, lackierten und emaillierten, die façonnierten Blechwaren, Röhren &c. Die Drahtindustrie hebt sich einesteils durch die mechanischen Erleichterungen, anderenteils durch den enorm steigenden Verbrauch an Telegraphendrähten, Drahtseilen &c.

An Acker- und Wirtschaftsgeräten, Bestandteilen der Transportwerkzeuge, Baubedürfnissen, an Werkzeugen und Geräten des allgemeinen Gebrauches wird stets mehr und mehr auf fabrikmäßigem Wege erzeugt und die Thätigkeit des Kleingewerbs dadurch beschränkt.

Das Handwerk der Grob-, Huf-, Ketten- und Sensenschmiede folgt in seiner örtlichen Verteilung und zeitlichen Bewegung wesentlich den Bedürfnissen der Landwirtschaft und des Lokalverkehrs, das Schlosserhandwerk den Baugewerken, während die Gewerbe der Messerschmiede, Feilenhauer, Sägschmiede, Büchsenmacher &c., welche weniger auf den Lokalbedarf angewiesen sind, in ihrer lokalen Verteilung und in ihrer Prosperität von der Gunst der Produktionsvorteile mehr beeinflußt werden.

Die Eisen- und Stahlindustrie ist heutzutage über fast alle Länder der Erde verbreitet. Dabei haben, je nach dem vorhandenen Rohmaterial, nach der Arbeitssitte der Bevölkerung und nach den Anforderungen der Nachfrage, häufig einzelne Landschaften besondere Spezialitäten ausgebildet.

Die Gewerbe der Kupferschmiede, Stück-, Glocken-, Gelb- und Rotgießer, Klempner, Zinn- und Bleigießer sind durch die um sich greifende fabrikmäßige Herstellung von Blech- und Gußwaren mehr und mehr genötigt, sich entweder auf Reparaturen zu beschränken oder ihren Betrieb selbst fabrikmäßiger zu machen.

Der Nachteil, welcher den Kleingewerben hierdurch zugeht, wird teilweise ausgeglichen durch die gerade hier gegebene Möglichkeit, die Produktion auf neue Produkte auszudehnen.

Die feine Metallurgie ist in ihrem Gedeihen und in ihrer Ausdehnung wesentlich durch die Höhe des nationalen Luxus bedingt. So insbesondere die Arbeiten in Edelmetallen, Neusilber- und plattierten Waren u. s. f. Sie fallen teils dem kleinen, teils dem großen Betriebe, letzterem vorzugsweise die Fabrikation von Nadeln, Kupfer-, Bronze- und Messingwaren u. s. f. zu.

Die Fabrikation jener Metallwaren, welche der Kunstindustrie angehören, findet eine Schwierigkeit darin, daß bei der hastigen maschinenmäßigen Massenproduktion genaue Durcharbeitung der einzelnen Stücke unmöglich ist. Seit Anwendung der Präge-, Stampf- und Preßwerke sind Silber- und Goldarbeiten auch zu den Gegenständen der Fabrikation geworden. Die starke Fabrikation von Neusilber- und plattierten Waren kommt einem nicht ganz lauteren, etwas schwindelhaften, aber leicht begreiflichen und sehr ausgedehnten Bedürfnis des Publikums entgegen. In der Nadelfabrikation feiert das System der Arbeitsteilung mit seine größten Triumphe, während die Fabrikation von Bronzewaren in ihrem Gedeihen vorzugsweise von der Entwicklung des künstlerischen Geschmacks bedingt wird.

5. Maschinenbau. Der Maschinenbau hat seine wirtschaftlichen und technischen Vorstufen in dem Kleingewerbe der Stellmacher, der Wagen-, Wirtschaftsgerät- und Schiffbauer. Diese Kleingewerbe ähneln dem Großbetrieb hinsichtlich der Art der erforderlichen Kenntnisse, hinsichtlich der vielseitigen Arbeiten und notwendigen Kapitalien. Für kaum einen anderen Industriezweig ist die Durchführung der Arbeitsteilung wichtiger, als für den Maschinenbau. Der Betriebsumfang der Werke kann außerordentlich verschieden sein, obgleich die kleinen Etablissements nur selten die Konkurrenz der großen aushalten können. Bergbau und Landwirtschaft, Industrie und Transportwesen drängen mehr und mehr nach arbeitsparenden Maschinen und haben dadurch die großartigste Massenproduktion auf diesem Felde möglich gemacht. Neben der Hütteninustrie zeigt kaum ein anderer Zweig der Industrie einen so gewaltigen Trieb, seine Etablissements ins Kolossale, ins Erdrückende anwachsen zu lassen.

Die örtlichen Bedingungen für das Gedeihen des Maschinenbaues werden gegeben teils durch das Bedürfnis, welches seitens der Industrie (speziell Textilindustrie), der Eisenbahnen und der ozea-

nischen Schiffahrt ein besonders großes ist, andernteils durch die Möglichkeit leichter Beschaffung von Rohmaterial, insbesondere von Eisen und Kohle. Weniger wichtig ist die angeborene Geschicklichkeit der verschiedenen Arbeiterbevölkerungen, weil die ausgedehnte Arbeitsteilung dieses Zweiges erlaubt, für die schwierigsten Arbeiten ausländische gewandte Arbeiter beizuziehen und die einheimischen nach Maßgabe ihrer Geschicklichkeit und Spezialbildung zu verwenden.

6. **Die keramische Industrie.** Diese schließt sich, gleichfalls oft baulichen Zwecken oder der inneren Einrichtung der Wohnungen dienend, an die Baugewerke, speziell an die Gesteinsindustrie an, und gehört teils zum handwerksmäßigen, teils zum fabrikmäßigen Betriebe. Die Bedingungen ihres Gedeihens liegen im Vorhandensein des Rohmaterials und der Hilfsstoffe (wobei namentlich letztere, das Brennmaterial, wegen der Holzverteuerung stets größeren Einfluß gewinnen); weniger in der gewohnheitsmäßigen Übung der Arbeiterbevölkerung, die indessen in der Glasindustrie nicht unwichtig ist. Die Porzellanindustrie verdankt ihr Aufblühen an einzelnen Plätzen staatlicher Unterstützung und der Nähe künstlerischer Kräfte. Mit der Verteuerung des Brennmaterials steigt das Bedürfnis, die großen keramischen Fabriken in der Nähe von Kohlengruben anzulegen, um so mehr, als die fortschreitende Technik die Herstellung sehr feiner und wertvoller Ware mit Hilfe von Steinkohlen ermöglicht.

Die Glasindustrie bietet wegen ihres verhältnismäßigen Alters in mannigfacher Hinsicht Belehrung, Wo sie vorzugsweise durch die Kunst des Rohstoffbezugs aufgeblüht ist, bildet sie einen wichtigen Bestandteil der sogenannten „bodenwüchsigen" Industrie, ist dann dezentralisierter, durch lokal verschiedene Arbeitsgewohnheit ausgezeichneter Betrieb; anderwärts gehen Konzentration des Betriebs in großen Etablissements unter fähiger technischer Leitung, Ausbildung künstlerischer Kräfte, Verbindung mit fortgeschrittener Bronzefabrikation (für Lampen, Thürgriffe ꝛc.) Hand in Hand mit der Produktion feiner Qualitäten von Luxusware.

Die Steingut- und Thonwarenindustrie duldet geringeren Betriebsumfang, und ist letztere noch allenthalben ein Gegenstand des Kleingewerbs.

7. **Die Textilindustrie.** Die unter diesem Namen zusammengefaßten Industriezweige, welche sich mit der Verarbeitung von Faserstoffen zu Fäden, Geweben ꝛc. und weiter zu vollendeten Gebrauchsgegenständen befassen, bildeten die erste Grundlage der Massenproduktion und des Warenhandels, wegen der leichten Transportfähigkeit der Ware. Die Fortschritte der neueren Mechanik, glänzende Durchführung des Grundsatzes der Arbeitsteilung, Anordnung der Arbeit in großen Etablissements haben diese Industrie wesentlich gefördert. In ihren einzelnen Zweigen herrscht bald das Kleingewerbe, bald der Großbetrieb vor, und vielfach konkurriert mit beiden selbst häusliche Nebenbeschäftigung.

Die ausgedehnte Anwendung der Maschinenthätigkeit hat in keiner anderen Industrie so eigentümlich auf die menschliche Arbeit eingewirkt, als bei der Textilindustrie. Die Arbeit erfordert ein geringes Maß von Kraftanstrengung, aber Aufmerksamkeit und Fingergewandtheit. Häufiger als in anderen Industrieen finden hier Kinder und Frauen Beschäftigung; niedrige Löhne und lange Arbeitszeit sind der soziale Fluch der Textilindustrie; dabei eine überaus einförmige geisttötende Arbeitsthätigkeit. Auch dem Unternehmer bietet sie manche Schwierigkeit. Vor allem gestatten ihre Hauptzweige nur große Unternehmungen und fordern daher bedeutende Anlagekapitalien, welche in den Geschäften derart fixiert werden, daß sie nicht mehr herausgezogen werden können. Dazu kommt als weitere Schwierigkeit der Bezug des Rohstoffes. Letzterer muß in großen Massen gekauft werden, wechselt im Preise und ist sehr verschieden in der Qualität, so daß der Einkauf allein schon ein eingehendes Studium der Marktverhältnisse verlangt, und auf die Benützung günstiger Konjunkturen sehr viel ankommt. Die Arbeitskräfte sind von sehr verschiedenem Wert, was dem in dieser Hinsicht minder gut situierten Unternehmer die Konkurrenz wesentlich erschwert. Dazu kommt der schwankende Absatz, namentlich in hochfeinen Modeartikeln.

Neben der Eisenindustrie ist die Baumwollindustrie unbestreitbar jener Erwerbszweig, der auf die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Völker am entschiedensten einwirkt. Die wirtschaftliche Entwicklung Großbritanniens und der Vereinigten Staaten hängt aufs innigste mit den Baumwolleninteressen zusammen.

In der Baumwollspinnerei ist durch äußerst sinnreiche Erfindungen die ältere Handspinnerei ganz verdrängt und dieser Industriezweig zur Domäne der Maschine gemacht worden. Jene Erfindungen und die Verstärkung der Betriebskräfte haben die Produktion in den letzten Jahrzehnten ins kolossale gesteigert. Die Größe des erforderlichen Kapitals ist Ursache, daß die neu entstehenden Spinnereien meistens Aktienunternehmungen sind. Hauptgründe der englischen Überlegenheit sind die Fortschritte des englischen Maschinenbaues, die leichtere Beschaffung guten Rohmaterials und das wohlfeilere Kapital. Die deutsche Baumwollspinnerei, obwohl zuerst durch die Kontinentalsperre, späterhin durch das Schutzzollsystem begünstigt, konkurriert noch immer nicht erfolgreich mit der englischen, so daß vielfach englisches Garn verwebt wird. Man benützte in Deutschland die neuen Erfindungen und Verbesserungen nicht hinreichend, und auch der Zollschutz erwies sich auf die Dauer nicht sehr förderlich. Überdies litt die deutsche Spinnerei lange an einer Zersplitterung der Kräfte und Mittel, welche den Kleinbetrieb begünstigte — auf Kosten der technischen Vollkommenheit. Triebkraft ist meistens das Wasser. Durch den Zollschutz nahm die deutsche Spinnerei eine Richtung auf gröbere Nummern, weil der Schutz für die feineren Nummern ein weit geringerer war als für die gröberen. Erst in neuerer Zeit warf sich auch die deutsche Spinnerei mit Er-

folg auf die feineren Sorten und könnte jetzt — namentlich die großen Aktienunternehmungen, welche gute Dividenden abwerfen — auch ohne Zollerhöhung bestehen.

Den besten Einblick in die Verbreitung der Baumwollspinnerei bietet die Zahl der Spindeln. Um das Jahr 1882—85 befanden sich in Großbritannien 44 Mill., in den Ver. Staaten 13 Mill., in Frankreich 5 Mill., in Deutschland 5 Mill., in Rußland 4, in der Schweiz $1,_8$, in Spanien $1,_8$, in Österreich-Ungarn 2 Mill. Spindeln.

Die Baumwollweberei sucht — wenigstens in Deutschland — mit Vorliebe jene Gegenden auf, wo vordem die Leinenindustrie blühte. Auch auf dem Gebiete der Weberei wurden die englischen Fortschritte nur langsam und unvollständig in Deutschland eingebürgert. Stärkerer Aufschwung datiert seit der Kontinentalsperre, nach deren Aufhebung England aber den deutschen Markt wieder eroberte. Wo das Gewerbe keines Zollschutzes genoß, gingen infolgedessen viele Unternehmungen zu Grunde; andere konnten nur durch Lohnreduktionen sich retten und durch Billigkeit die Güte der Ware ersetzen. Hauptübel der deutschen Weberei war stets der Mangel an Konzentration, an Zentralisation und an mechanischen Webstühlen; der hohe Zoll auf Gewebe nicht günstig. Förderlich war indessen die — in England schon lange übliche — Verbindung der Spinnerei mit der Weberei. Ein anderes Übel der deutschen Baumwollindustrie ist die Vernachlässigung der Appretur. Gerade durch vorzügliche Appreturanstalten findet diese Industrie die Anerkennung der Weltmärkte.

Im allgemeinen hängt ihr Gedeihen zumeist von der Einführung der Maschine, vom wohlfeilen Kapital und von der zunehmenden Tüchtigkeit der Arbeiterbevölkerung ab.

Die Zahl der Maschinenwebstühle betrug 1882 bis 1885 in Großbritannien 560 000, in Frankreich 71 000, in Deutschland (1875) 80 000. Die übrigen europäischen Länder stehen weit zurück.

Auch in der Wollindustrie hat in neuerer Zeit — besonders in Frankreich — die Ausbildung der mechanischen und chemischen Technik neue einfachere Produktionsprozesse eingeführt. Die ganze Fabrikation der Kammgarne und der gemischten Gewebe ist in großartigem Aufschwung begriffen und hat eine glänzende Zukunft vor sich. Die Bezugsplätze des Rohstoffs wechseln; Spanien lieferte lange die größte Quantität und beste Qualität; dann hob sich die deutsche Wollproduktion, später machte ihr jene der englischen Kolonieen erfolgreiche Konkurrenz. Wo die Wollindustrie in höchster Blüte steht, liebt sie gleichfalls Konzentrierung und weitgehende Spezialisierung. Durch die Erzeugung von gemischten Gespinnsten wurde eine Vervielfachung der Gattungen, größere Erleichterung der Verbindung des Wollgarns mit Baumwoll- und Seidenketten erzielt. Die Vervollkommnung und der Konsum der Ganzwollstoffe hält nicht gleichen Schritt mit jener der gemischten.

Nicht leicht hat sich in einem anderen Industriezweige die Fürsorge für künstlerische Ausbildung der Muster, für die gewerbliche Zeichnenkunst so glänzend gelohnt, als in der französischen Fabrikation von Streichgarn-Modewaren, wo sich freilich mit musterhafter Zeichnung auch vortreffliche Färberei, ausgezeichnetes Gespinnst und höchste Kunstfertigkeit der Weberei vereinigen.

In der Leinenindustrie geht die Einführung der Maschine langsamer vor sich, obgleich sich die Maschinengarne durch Gleichmäßigkeit, Weichheit und Biegsamkeit des Fadens vor den Handgarnen auszeichnen und leichter als diese zu den verschiedenartigsten Stoffen verarbeitet werden können. Die Maschinenindustrie ermöglicht hier eine größere Mannigfaltigkeit des Produktes, und die Unregelmäßigkeit des Handgespinnstes überwog allmählich dessen Vorteile. In mittleren Garnsorten ist die Handarbeit am energischsten verdrängt worden.

Es ist leicht begreiflich, warum die Leinenwaren durch die Baumwollindustrie eine gefährliche Konkurrenz erhielten, und warum viele Gebiete mit lebhafter Leinenindustrie zur Baumwollindustrie übergingen. Es ist dies eine Erscheinung aus der großen industriellen Revolution der Gegenwart, in welcher bald die Rohstoffe, bald die Fabrikationsmethoden, bald beides durch neueres und besseres ersetzt werden. Eine besonders charakteristische Eigentümlichkeit der Leinenindustrie ist die starke Konkurrenz der bäuerlichen Hausarbeit mit der Fabrikindustrie, namentlich in industriell entwickelten Gegenden.

Die Seidenindustrie hängt in ihrem Gedeihen hauptsächlich von einer bis in die kleinsten Teile hinabreichenden Spezialisierung der Fabrikation, sodann von der Ausbildung der Musterzeichner und Arbeiter ab. Wo sie am höchsten entwickelt ist, machen die Fabrikanten nur einzelne Artikel, ja nur ein Genre, selbst nur eine Farbe desselben; der Zurichter appretiert nur einen oder den anderen Stoff; der Färber färbt nur in einer bestimmten Farbe; alle sind speziell dafür eingerichtet. Dabei ist jeder in seinem Zweige vollauf beschäftigt und in der Lage, den Rohstoff mit größter Strenge auszuwählen, bestimmte Bezugsquellen ausschließlich zu benützen und die Qualitäten der benötigten Seide eigens anfertigen zu lassen.

8. Die Lederindustrie. Der Bedarf an Leder ist mit der wachsenden Bevölkerung und Wohlhabenheit sehr gestiegen, so daß die Häuteproduktion von Mittel- und Westeuropa trotz des zunehmenden Viehstandes nicht mehr zureicht und seit 1820 Zufuhren aus Amerika, Ostindien und Osteuropa häufig geworden sind. In der Lederbereitung konkurriert immer noch mit der Fabrikindustrie das Kleingewerbe; ebenso auch in der Verarbeitung des Rohmaterials zu Gebrauchsgegenständen. Der wichtigste Zweig der letzteren, die Schuhmacherei, bildet das zahlreichste Einzelgewerbe. Das Gewerbe der Riemer und Sattler hat wegen des ausgedehnten Bedarfs der Landbevölkerung auch als Kleinbetrieb noch eine Zukunft, während Täschnerei, Handschuhmacherei und Ledergalanteriewarenindustrie mehr dem Großbetrieb angehören und ihren Sitz in den

Städten suchen. Die Eigentümlichkeit des Leders als Arbeitsmaterial, welches, wenn es in irgend größeren Stücken Verwendung fand, langen Gebrauch und häufige Ausbesserung gestattet, gewährt selbst dem kleinsten, kapitallosen Reparaturgewerbe Zugang. Die Pelzwarenindustrie hat, einesteils wegen des Seltenwerdens des Wildes, anderenteils wegen der Vervollkommnung in der Fabrikation feiner dicker Wollstoffe an Umfang verloren. Durch die Kautschuk- und Guttaperchaindustrie ist das Leder nur aus einem kleinen Kreise seiner Verwendung verdrängt worden. Innerhalb des Fabrikgeschäftes hat Arbeitsteilung Platz gegriffen, so daß nur wenige Geschäfte die gesamte Lederfabrikation gleichzeitig betreiben. In der Regel bilden die Fabrikation von Rohleder, Saffian, Korduan und Lackleder eigene Spezialitäten. Der erleichterte Bezug an lackierten, farbigen und genarbten Ledern, sowie an metallenen Einfassungen, Schlössern und Beschlägen 2c., der zunehmende Reiseverkehr und Bedarf an Koffern, Täschchen, Geldbörsen, an Toiletten- und Schreibgeräten ließ die Industrie in Lederwaren einen ganz enormen Aufschwung nehmen.

9. Die chemische Industrie. Die chemischen Industrieen im engeren Sinne sowohl (Fabrikation von Chemikalien zu pharmaceutischem und gewerblichem Gebrauch, von Farben und Firnissen), als auch eine Reihe anderer hierher zu rechnender Industriezweige (Glas-, Teer-, Zündwaren-, Seifen-, Stearin-, Parfümerie-, Mineralöl-, Phosphor- und Kunstdüngerfabrikation, Leimsiederei u. s. f.) gestatten zum Teile sehr bescheidenen, zum Teil erfordern sie beträchtlichen Betriebsumfang und Kapitalaufwand. Sie sind meist modernen Ursprungs und Ergebnis wissenschaftlicher Forschung, in ihrem Stand und Gang höchst abhängig von der Entwicklung der Gesamtindustrie.

Eine Reihe von Industriezweigen, die früher im kleinen betrieben wurden, haben sich zur chemischen Großindustrie aufgeschwungen. So die Leimfabrikation, früher Nebenbeschäftigung der Abdecker; in neuerer Zeit hat sich die Phosphorfabrikation, die vorher oft mit ihr verbunden war, als selbständiger Industriezweig entwickelt. Die Seifensiederei mußte Kleingewerbe bleiben, so lange man bloß Talg als Rohstoff verwendete und hiervon nicht genug zu einer stetigen Massenproduktion erhielt. Erst seit die Tropenländer ihre Fette in kolossalen Quantitäten liefern, ist die Seifenproduktion, hauptsächlich in Frankreich blühend, in ihren Hauptartikeln der Großindustrie verfallen und in stetiger Zunahme, während die Stearin- und Kerzenfabrikation mit dem stets wachsenden Verbrauch an Gas und Petroleum zu kämpfen hat. Die immer sorgfältiger werdende Benützung der tierischen Abfallstoffe zu Kunstdünger, Farbstoffen 2c. hängt von den Fortschritten der Agrikultur- und technischen Chemie ab. Bei dem riesigen Aufschwunge, den die Gasindustrie und mit ihr die Verarbeitung der übrigen Steinkohlenprodukte schon genommen haben, steht es zu erwarten, daß auch das Beleuchtungsbedürfnis kleinerer Ortschaften mehr und mehr zur Gaskonsumtion greifen und das Gebiet dieser Industrie sich noch lange erweitern wird.

Die Chemikalien im engeren Sinne des Wortes, d. h. die zum gewerblichen und pharmazeutischen Gebrauche nötigen Säuren, Salze, Alkalien und Basen sind Gegenstand eines stets wachsenden Bedarfes der Druckereien, Färbereien, Bleichen, Glashütten, Seifen-, Mineralwasserfabriken und anderer Industriezweige geworden und riefen eine Industrie ins Leben, die sich durch wachsende Größe der einzelnen Etablissements auszeichnet.

10. Die Feinmechanik. Sie schließt sich in Bezug auf die erforderlichen Kenntnisse des Unternehmers an den Maschinenbau an, da sie in ihren höchsten Zweigen ausgedehnte mathematische und physikalische Bildung beansprucht. Doch unterscheidet sie sich vom Maschinenbau dadurch, daß die Quantität des Arbeitsmaterials fast vollständig in den Hintergrund tritt und lediglich die Gestaltung desselben nach wissenschaftlichen Grundsätzen den Ausschlag giebt. In inniger Verbindung nach ihrer geistigen Seite hin mit Wissenschaft und Kunst stehend, kann die Feinmechanik nur an den Sitzen regen wissenschaftlichen und künstlerischen Lebens zu hoher Ausbildung kommen. In Hinsicht auf das Material findet sie Verwandtschaft mit der Metallurgie, Keramik und Holzindustrie. Jeder ihrer Zweige strebt nach einer anderen Richtung über das bloß Industrielle hinaus, und es zeigt sich dieses Streben in dem eminenten Versuchscharakter der Feinmechanik, in dem Hang, die Erzeugnisse zu individualisieren. Die Feinmechanik experimentiert mit ihren Erzeugnissen. Die ökonomische Folge davon ist, daß diese Erzeugnisse häufig den gewöhnlichen marktmäßigen Preisbestimmungsgründen sich entziehen, daß ihre Produktionskosten oft nicht genau im vornhinein sich berechnen lassen, und daß auch ihre Wertschätzung seitens des Käufers schwierig ist und nur dem vollkommen Sachverständigen gelingt.

Es ist interessant zu beobachten, an welchen Punkten sich die Feinmechanik mit anderen Zweigen menschlicher Geistesthätigkeit berührt.

Die Fabrikation musikalischer Instrumente ist auf einer Seite verwandt mit dem physikalischen Experiment, auf der anderen erfordert sie ein gewisses künstlerisches Verständnis. Die Fabrikation von physikalischen, optischen, geodätischen Instrumenten steht in Fühlung mit den Laboratorien der Gelehrten; ebenso die Verfertigung von Modellen zu verschiedenen Lehr-, Versuchs- und Bauzwecken. Die Verfertigung von chirurgischen Instrumenten dagegen grenzt an die Thätigkeit des Operateurs.

Indem die Feinmechanik ihre Aufgaben von der Wissenschaft empfängt und nach deren Anweisungen erledigt, indem sie an die Metallurgie, an die Keramik und Holzindustrie und auch an einige andere Industrieen beständig neue Anforderungen stellt, vermittelt sie einen Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, welcher der letzteren vergeistigende Elemente zuführt.

11. Industrie in Holz-, Stroh- und kurzen Waren. Diese Industriezweige, in mannigfache

Unterarten zerfallend, können teils im großen, teils im kleinen Betriebe ausgeübt werden. In Bezug auf Holzwaren sind es mehrere Kleingewerbe, welche heutzutage noch mit Erfolg arbeiten und wohl auch in Zukunft arbeiten werden. Es scheint, als ob das Holz, dieses äußerst verwendbare und wohlfeile Arbeitsmaterial, welches neben Horn, Bein und Stein den ersten Anfängen häuslicher Technik gedient hat, dem Großbetrieb widerstrebt. So wenigstens das am meisten verbreitete Gewerbe der Holzverarbeitung, das Schreinergewerbe, in welchem erst in neuerer Zeit der fabrikmäßige Betrieb eingedrungen ist und welches schwierige, der Kunstindustrie angehörende Leistungen auf sich nimmt; so auch die Böttcherei, welche sich an die Bedürfnisse intensiven Landbaues und lebhafter Getränkefabrikation anschließt. Korbflechterei und Holzschnitzerei erscheinen, vielfach als häusliche Nebenbeschäftigung getrieben, mit besonders geringem Betriebsumfange. Die Verfertigung von Kurzwaren aus Holz, Horn, Bein, Pappe, insbesondere die Drechslerei, Spielwarenindustrie &c. wird, da sie auch schon im kleinen eingehende Arbeitsteilung zuläßt und keine großen Kapitalien erfordert, mit Erfolg vom Kleingewerbe betrieben; ganze Landstriche verdanken ihr Wohlstand. Einzelne Zweige gehen mehr und mehr in fabrikmäßigen Betrieb über, so die Kautschukindustrie, welche manchen früher von jenen Industriezweigen hergestellten Artikel in Anspruch genommen hat.

Die Stroh-, Rohr- und Bastwarenindustrie hat man, da sie auch schwächere Arbeitskräfte zuläßt und fast kein Kapital beansprucht, nicht ohne Erfolg als Subsistenzmittel für verdienstlose Bevölkerungen beim Erliegen anderer Gewerbszweige zu fördern gesucht. In dieser Industrie behauptet Italien den ersten Rang.

Der Fabrikindustrie ist in neuerer Zeit die Erzeugung von Möbeln teilweise anheimgefallen, wobei die Anwendung von Säge- und Hobelmaschinen &c. sehr vorteilhaft wirkt; ferner manches aus dem Gebiete der Drechslerei. So Spielwaren, Dosen und Kästchen, Beinwaren, insbesondere Kämme; die Herstellung von Holz- und Beinknöpfen ist durch die maschinenmäßige Metallknopffabrikation zur Seite gedrängt. Lackierte Waren gehören meist der Fabrikindustrie an, ebenso Bleistifte, Federn, Kunstblumen &c.

12. Papierfabrikation und verwandte Industrie. Die Papierproduktion hat sich seit ihrer Entstehung mechanischer Arbeitskräfte bedient und ist durch Vervollkommnung der Maschinen ganz in das Gebiet der Fabrikation eingetreten. Neben der Einführung der Kontinuationsmaschine war die Verwendung von Stroh und Holzzeug statt der Hadern von größter Wichtigkeit. Alle vorkommenden Sorten werden jetzt mit Maschinen gemacht. Bei dem raschen Übergang von der Büttenfabrikation zum maschinenmäßigen Betrieb haben manche Handpapierfabriken einfache und billige Kontinuationsmaschinen (manchmal bloß 1800—0300 Mark kostend) angelegt, um grobe Sorten zu fabrizieren. Die Papierpreise sind seit den vierziger Jahren allmählich gesunken, die Ansprüche an Weiße, Feinheit und Güte sehr gestiegen. Die deutsche Papierfabrikation wetteifert rühmlich mit der englischen und französischen; ihre Papiere zeichnen sich durch Reinheit des Stoffes, hohe Festigkeit, Mannigfaltigkeit der Farben und gute Verteilung derselben im Blatt, auch durch vollkommene Leimung aus.

Die Tapeten- und Buntpapierfabrikation hat einesteils durch den zunehmenden Luxus, andernteils durch die verbesserten Betriebseinrichtungen und durch die höhere Leistungsfähigkeit der Farbenfabrikation sehr zugenommen. Deutsche Tapeten und Buntpapiere behaupten sich mit Glück auf dem Weltmarkte.

13. Die polygraphische Industrie. Die polygraphische Industrie hat den Zweck, Werke des menschlichen Geistes auf dem Gebiete der Kunst und Wissenschaft zu vervielfältigen. Sie ist bald mehr kunstmäßig, bald mehr handwerks- und fabriksmäßig und fordert im ersteren Falle eine stete Aufmerksamkeit auf die Details, gleichmäßige Vollendung des Ganzen, während sie im letzteren Falle vorzugsweise die Schnelligkeit, Massenhaftigkeit und Wohlfeilheit der Produktion zu beachten hat.

Die einzelnen Industriezweige, welche hierher gerechnet werden, sind mit sehr verschiedenen anderen Industrieen verwandt. So die Schriftgießereien, die Typen- und Stereotypenfabriken mit der Metallindustrie. Ihr industrieller Charakter liegt in der exakten Durchführung sehr feiner Formen bei doch notwendiger Massenproduktion. Die Buchdruckerei ist der wichtigste Zweig der polygraphischen Gewerbe, in der modernen Gesamtindustrie von höchster Bedeutung und ganz eigentümlichen Bedingungen. Diese liegen in dem besonderen Charakter des Werkzeuges, welches aus einer Anzahl von Typen besteht, dessen Behandlung sorgfältige und gebildete Arbeiter beansprucht, und daneben in dem Anfordernis der Massenproduktion, endlich in dem Umstande, daß der Absatz im großen einem speziellen Handelszweige überliefert worden ist. Steindruck, Xylographie, Photographie &c. bilden den Übergang von der Kunstindustrie zur Technik der Kunst; bei ihnen, wie bei der Herstellung von Karten, Planetarien &c. tritt der industrielle Charakter um so mehr hervor, je mehr die Massenproduktion und Maschinenthätigkeit vorwiegt; anderenteils die Verwandtschaft mit Kunst und Wissenschaft.

4. Kapitel: Gründung der Unternehmungen.

I. Einzel- und Gesellschafts-Unternehmung. Kleinere gewerbliche Unternehmungen werden immer von einzelnen Unternehmern ins Leben gerufen. Größere können in verschiedener Weise entstehen. Entweder so, daß kleinere Unternehmungen sich vergrößern. In diesem Falle können sie noch das Werk eines Einzelunternehmers sein. Unterneh-

mungen jedoch, die gleich als Großbetriebe beginnen, werden wegen des großen für sie nötigen Kapitals nicht leicht von einem einzelnen Unternehmer, meistens vielmehr von Gesellschaften ins Werk gesetzt.

In neuerer Zeit ist ein förmliches Gründungsfieber über die wirtschaftliche Welt gekommen, welches nicht allein in Handels-Unternehmungen und Transportanstalten, sondern auch in industriellen Anlagen arbeitet.

Die Gründer, bekannt unter Kapitalisten, Bankiers und an den Börsen, gewandt in der Vermittlung von Geschäften, haben es sich in Bezug auf die Industrie zum Berufe gemacht, Aktienfabriken zu gründen, lediglich um des Gründergewinns willen. Ein häufiger Vorgang dabei ist folgender. Der bisherige Einzelunternehmer eines industriellen Geschäfts (eines Bergwerks, einer Fabrik 2c.) gründet im Verein mit einigen anderen eine Aktiengesellschaft, welche ihm sein Unternehmen zu einem möglichst hohen Preise abkauft. Dabei gewinnt zunächst er, indem er sein Unternehmen weit über dessen wahren Wert verkauft; wahrscheinlich gewinnen auch seine Genossen schon hierbei, indem sie sich für Genehmigung des Kaufvertrags Vorteile verschiedener Art ausbedingen können. Dann wird durch Zeitungsreklame und durch Börsenmanöver (Scheinkäufe der Aktien zu hohem Kurse) der Kurs der Aktien künstlich gesteigert; das Publikum kauft dieselben zu hohen Kursen den Gründern ab, und diese haben somit ihren Gewinn ins Trockene gebracht. Daß späterhin das Unternehmen schlechte oder gar keine Dividenden bringt, ist den Gründern gleichgültig; sie haben mit demselben nichts mehr zu schaffen. Aber selbst ohne die Absicht einer Übervorteilung des Publikums kann die Umwandlung der Einzelunternehmungen in Aktiengesellschaften unglücklich ausfallen, wenn die Gründer übertriebene Hoffnungen bezüglich der Rentabilität ihres Unternehmens haben, von welchen später sie und das Publikum im Stiche gelassen werden.

Durch das Gründerunwesen hat sich die Form der Aktiengesellschaft in der Industrie künstlich und übertrieben ausgebreitet. Der Verdienst bei solchen Gründungen war leicht und groß und verlockte zahlreiche Kapitalisten und Bankiers zu diesem Geschäftsbetrieb. Zuerst kannten sie vielleicht das schwindelhafte Gebahren der Gründer nicht, später wurden sie selbst stumpf gegen die Anforderungen eines streng-ehrlichen Geschäftsbetriebs. Eine wesentliche Beförderung verhängnisvoller Entschlüsse liegt auch in der eigentümlichen Geschwindigkeit, mit welcher heutzutage die großen täglichen Börsengeschäfte abgeschlossen werden.

So lange der Besitzer einer prosperierenden, rasch sich erweiternden Fabrik jung ist, wird er, voll Streben und Hoffnung, nicht daran denken, sich Genossen zu suchen, wenn er sein Unternehmen mit eigenem Kapital fortführen kann. Später indessen mag wohl eine Zeit kommen, wo er seine Anstrengungen mäßigen, sein Leben genießen möchte. Dazu kommt der Wunsch, den einmal erworbenen Besitz zu sichern, einen Besitz, welcher im Falle eines Unglücks nicht leicht aus eigener Kraft ergänzt werden könnte. Dieser Wunsch läßt es dem Unternehmer ratsam erscheinen, nicht sein ganzes Vermögen an ein einziges Unternehmen zu ketten. Aus diesen Gründen ist es erklärlich, daß in jedem blühenden Industriebetrieb eine gewisse Tendenz liegt, unter begünstigenden Umständen aus der Form des Einzelnbetriebs in die einer gesellschaftlichen Unternehmung überzugehen.

Übrigens wird in der Regel, wenn höheres Alter, stark zunehmendes Anlage- und Betriebskapital, vielleicht auch die wachsende Unerquicklichkeit des Verkehrs mit sozialistisch erregten Arbeitern den Fabrikanten bewegen, sein Unternehmen in Aktienform zu bringen, derselbe als Direktions- oder Verwaltungsmitglied fortfahren, einen großen Teil seiner Zeit, Arbeitskraft, Kenntnis und Einsicht dem Unternehmen zu widmen und so den besten Übergang vermitteln. Oft mag dies vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus vorteilhafter erscheinen, als der Verkauf der Unternehmung an einen Fremden oder deren völlige Auflösung.

II. **Voranschlag.** Der Begründung jedes Geschäfts geht ein Gründungsplan voraus, welcher dem Unternehmer sagt, ob und in welcher Weise das Unternehmen ein rentables werden kann. Bei der Begründung mittlerer und größerer Unternehmungen, namentlich solcher Unternehmungen, welche fester Kapitalsanlagen (Häuser, Maschinen 2c.) bedürfen, ist es unumgänglich nötig, auf Grundlage der faktischen Verhältnisse Wahrscheinlichkeitsberechnungen anzustellen, welche über die ganze Unternehmung, über die Höhe des nötigen Kapitals, über Umfang und Resultate des Betriebs, über die Größe der vermutlichen Produktion, über Quantität und Preise des Absatzes, über die Größe des zu erwartenden Gewinnes Aufschluß geben. Solche Wahrscheinlichkeitsberechnungen werden in sogenannten Voranschlägen, Rechnungsplänen oder Etats niedergelegt.

Der Voranschlag will also die Zukunft des Geschäfts berechnen.

Der Unternehmer muß nicht allein beim Anfang seiner Unternehmung, sondern auch während ihres Ganges von Zeit zu Zeit über die in der nächsten Geschäftsperiode nötige und verfügbare Kapitalmenge sich genau Rechenschaft geben können. Um diesen Kapitalbedarf zu ermitteln, muß man nicht allein das Wesen des Kapitals, die Grundsätze und Formen des bezüglichen Betriebs und seine technischen Erfordernisse, sondern auch die wichtigen lokalen Verkehrs- und Rechtsverhältnisse, die Lage des Arbeitsmarktes und den Stand und Gang der Konsumtion kennen. Der Bedarf wird sodann entweder für eine bestimmte Zeitperiode (in der Regel für das Kalenderjahr, oder für die nächste „Campagne"), oder für einen bestimmten anderen Abschnitt des Unternehmens berechnet.

Bei einem neu beginnenden Unternehmen besteht der Kapitalbedarf für das erste Rechnungsjahr aus dem ganzen Bedarf für Anschaffung nebst Verzinsung und Abnutzung des stehenden Kapi-

tals und aus dem Bedarf an umlaufendem Kapital, sofern derselbe nicht schon im Rechnungsjahre selbst durch Verkauf der Erzeugnisse gedeckt werden kann.

Natürlich wird hierbei berücksichtigt werden müssen, ob feste Bestellungen für die Geschäftsperiode vorliegen oder ob man auf Lager arbeiten muß. In beiden Fällen kann es nötig werden, daß mitten in der Geschäftsperiode der Betrieb wegen neuer Bestellungen oder wachsender Nachfrage vermehrt oder wegen Erhöhung der Produktionskosten ꝛc. stark eingeschränkt werde.

Aber diese Vorausberechnung des Ertrags einer Unternehmung, sowohl im ganzen, als auch einzelner Spekulationen oder einzelner Geschäftsperioden, ergiebt immer bloß Wahrscheinlichkeiten, Werte, welche sich der Wirklichkeit bald mehr bald weniger nähern. Je näher diese Werte der Wirklichkeit kommen, um so geringer ist das Risiko, um so größer aber auch die Konkurrenz der bezüglichen Unternehmer.

Der Gründe, weshalb die Vorausberechnung nie ganz mit der Wirklichkeit übereinstimmt, sind mehrere. Zunächst ist die Vorausberechnung immer auf die gegenwärtigen Durchschnittspreise der Rohstoffe und Produkte, und auf durchschnittliche Lohnhöhen basiert. Aber diese Durchschnittswerte, auf statistischen Thatsachen beruhend und durch — oft oberflächliche — Schätzungen gefunden, können in der Gegenwart schon trügen und noch mehr in der Zukunft.

So gehört es mit zum Gelingen eines Geschäftes, daß man annähernd den Vorrat an Rohstoffen und an fertigen Produkten, die etwa auf den Markt gebracht werden könnten, kennt. Aber die Vorräte, welche sich etwa in dritter und vierter und fünfter Hand befinden, kennt selbst der Kaufmann nicht, um wie viel weniger der Industrielle. Dieser produziert darauf los, so lange die Preise der Produkte gut stehen, und meint die Zahl seiner Konkurrenten und ihre Leistungsfähigkeit ziemlich genau zu kennen; auf einmal aber, wenn die Preise einen noch höheren Stand erreicht haben, merkt er, daß entweder aus weiter Ferne, angelockt durch diesen hohen Preisstand, andere Konkurrenten auftauchen, oder daß die bisher gekannten Konkurrenten eine ganz unerwartete Leistungsfähigkeit entwickeln und daß infolge dieses vermehrten Angebots die Preise langsamer steigen, stille stehen oder gar sinken.

Dazu kommt das Schwanken der Konsumtion, namentlich die Abnahme der Konsumtion bei steigenden Preisen. Diese Abnahme wird namentlich bei Luxusartikeln leicht fühlbar, bei notwendigen Artikeln weniger; bemerkbar aber wird sie bei allen. Man hat sich im kaufmännischen Leben bemüht, durchschnittliche Schätzungen für die durch Preissteigungen verursachte Verbrauchsminderung verschiedener Artikel anzustellen.

Es ist aus all dem leicht erklärlich, daß ein Voranschlag nur selten mit den Resultaten der Ausführung genau übereinstimmen kann. Um so näher kommt er der Wirklichkeit, je genauer sich die Produktion im voraus überschauen läßt, je weniger die Kosten und die Absatzverhältnisse zu schwanken pflegen.

Da ein Voranschlag entweder auf die Begründung eines ganzen Betriebes in neuer Anlage oder auf den Betrieb eines schon bestehenden Geschäfts gerichtet sein kann, unterscheidet man zwei Arten von Voranschlägen, nämlich Begründungsanschläge und Betriebsanschläge. Da aber bei der Begründung auch der künftige Betrieb mit in Berechnung gezogen werden muß und auch in Betriebsanschlägen Erweiterungen des Geschäfts in Aussicht genommen werden können, sind Begründungs- und Betriebsanschlag nur Hauptabteilungen des Voranschlags überhaupt.

Jeder Voranschlag führt die Einnahmen und die Ausgaben, die in einer bestimmten Periode zu erwarten sind, auf. Wo die Einnahmen sehr einfacher Natur sind, kann man von einer Veranschlagung derselben absehen und sich mit einem Kostenvoranschlag begnügen.

Bei jedem Unternehmen dagegen, welches größeren Umfang hat, wo mit der Gründung und Leitung eine Verantwortlichkeit nach irgend welcher Seite hin verbunden ist, wird eine genaue ziffermäßige, formell durchgeführte Vorberechnung der Einnahmen und Ausgaben notwendig.

Der Voranschlag für ein industrielles Unternehmen größeren Umfangs hat folgende Einzelheiten zu berücksichtigen:

A. Anlagekapital.

1. Kosten der Gründung und der Beschaffung des Anlagekapitals.
2. Ankauf von Grund und Boden, Bauplatz und eventuell Wasserlauf.
3. Eventuell: Wasserbauten für bequeme Verwendung des nebenfließenden Wassers.
4. Fabrik- und Nebengebäude.
5. Einrichtung für Heizung und Beleuchtung.
6. Motoren (Dampfmaschinen, Turbinen, deren Ankauf und Aufstellung).
7. Arbeitsmaschinen zur Herstellung von x—y Ztr. oder Stück per Jahr, nebst Kosten für Aufstellung.
8. Frachten und allgemeine Kosten (Direktion ꝛc.) während der zu x Monaten berechneten Bauzeit.
9. Ingangsetzung und Unvorhergesehenes.
10. Zinsen während der Bauzeit.

B. Betriebskapital. Zur Ermittlung desselben sind die Betriebskosten für ein Jahr zu ermitteln. Ist nur einmaliger Umsatz des Betriebskapitals im Jahre zu erwarten, d. h. vergeht zwischen der Zeit des Ankaufs an Rohstoff und dem Zeitpunkte der Bezahlung der Produkte ein Jahr, so ist das Betriebskapital gleich den Betriebskosten. Ist dagegen zweimaliger Umsatz zu erwarten, so ist das Betriebskapital für ein Jahr gleich der Hälfte der jährlichen Betriebskosten. Wenn nicht unvorhergesehene Ausgaben eintreten, kann das Betriebskapital noch etwas kleiner sein, weil ja nur ein Teil der Betriebskosten gleich am Anfange des Jahres, ein anderer Teil dagegen erst nach und nach zu berichtigen ist (z. B. Arbeitslöhne).

C. Betriebskosten.

1. Zinsen des Anlage- und Betriebskapitals.

2. Abschreibung (circa 1% von Grund und Boden, circa 2% von Hoch- und Wasserbauten, circa 5% und darüber von Maschinen, Einrichtung, Geräten ꝛc.).
3. Ankauf von Rohstoffen (Haupt- und Nebenstoffen und Hilfsstoffen) der verschiedenen Sorten für eine Produktion von x—y Ztr. oder Stück Produkte. Abgezogen werden können davon jene Abfälle, welche gleich verkauft werden.
4. Kosten für Verwaltung, Gehalte für Kontor und Aufsicht, Feuerversicherung, Unterhaltung der Gebäude, Maschinen ꝛc., Reisen, Steuern, Kontorbedürfnisse, Emballage-Erfordernisse (Zahl der Kisten, Stricke, Packleinen, Fässer, Flaschen ꝛc.), für Fuhrwerk, Frachten ꝛc.
5. Arbeitslöhne für x Männer, y Frauen, Kinder.
6. Verkaufsspesen vom Wert der ganzen Produktion, sofern dieselbe nicht aus freier Hand unmittelbar verkauft wird.

D. Produktion, Roh- und Reinerträge.
1. Berechnung dessen, was die angeführten Arbeiter, Maschinen und Geräte im Jahr zu 300 (oder mehr oder weniger) Arbeitstagen à 12 (mehr oder weniger) Stunden Arbeitszeit liefern, und zwar an verschiedenen Sorten, wie an Abfällen. Berechnung des Durchschnittswertes.
2. Abzug der oben angeführten Betriebskosten. Bleibt reiner Gewinn.

E. Verwendung des zu erwartenden Reingewinns. Also Bestimmung darüber, welcher Teil des Reingewinns etwa zur Heimzahlung von Anlageanlehen verwendet werden, welcher zur Bildung eines Reservefonds angesammelt werden und welcher zur Verteilung an die Unternehmer kommen soll, resp. dem Einzelunternehmer zu Privatzwecken verbleibt.

F. Endlich müssen auch die Zeitpunkte voraus berechnet werden, an welchen die einzelnen zur Herstellung und Inbetriebsetzung sowohl, als auch zur Schuldverzinsung und Tilgung nötigen Ausgaben gemacht werden müssen. Hat man die Absicht, die Anlage nicht gleich vollständig durchzuführen, sondern mit einem Teil derselben die Produktion zu beginnen, so können möglicherweise die Kosten für den später herzustellenden Teil schon aus den Erträgen des ersten bestritten werden. Dauert die Herstellung der Anlage längere Zeit, so müssen die Zinsen der etwa aufgenommenen Kapitalien vom Kapitalstocke bezahlt werden. Darin liegt ein Grund zu möglichster Beschleunigung.

III. **Dauer der Unternehmung.** Zu all dem ist aber auch eine vorläufige Schätzung einer Minimaldauer der Unternehmung notwendig. Der Gründungsplan befaßt sich neben der Anlage nicht allein mit dem Betrieb eines einzelnen Jahres, sondern er muß den Betrieb einer ganzen Periode ins Auge fassen, welche lang genug sein muß, um das Anlagekapital zu amortisieren und die Schulden der Anlage heimzuzahlen.

Jeder rationelle Gründer einer Unternehmung wird sich daher die Frage beantworten müssen, für welche Dauer er seine Unternehmung berechnet. Von dieser Frage muß die ganze Einrichtung der Anlage abhängen.

Eine allgemeine Regel für die Dauer der Unternehmungen läßt sich nicht aufstellen. Dies richtet sich nach dem industriellen Charakter des Unternehmens und dem des Gründers.

Unternehmungen, deren Gedeihen innig mit der Persönlichkeit, mit den kaufmännischen, technischen und künstlerischen Talenten des Unternehmers verwachsen sind, haben keinen Anspruch, das Leben desselben lange zu überdauern; z. B. viele kunstgewerblichen Unternehmungen. Manche Arten von Geschäften können auf lange Dauer, über ein Menschenleben hinaus, berechnet werden. So alle Unternehmungen, die nach ziemlich feststehenden Regeln gegründet und betrieben werden (Berg- und Hüttenwerke, Spinnereien u. dergl.), deren Erzeugnisse aller menschlichen Berechnung nach in fünfzig oder siebenzig Jahren noch ebenso gebraucht werden, wie heutzutage, deren Rohstoffe sich wahrscheinlich weder ändern noch ausgehen. Da mögen die Anlagen und Einrichtungen auf ein halbes Jahrhundert und darüber berechnet werden; die Amortisation sollte aber selbst bei diesen binnen 30 Jahren beendet sein. Dieses Maximum von Amortisationsfrist ist zu natürlich; es ist des arbeitenden Menschen würdig, eine angefangene Aufgabe innerhalb seines Lebens durchzuführen und nicht der nächsten Generation zu überbürden. Bloß Bergbau-Unternehmungen dürfen eine Ausnahme bilden. Bei ihnen ist diese Ausnahme gerechtfertigt durch ihre Eigentümlichkeiten und durch ihre geschichtliche lange Dauer. In Verbindung mit ihnen verdienen die Hüttenwerke ähnliche Behandlung.

Neben diesen für lange Dauer berechneten Unternehmungen giebt es auch Industriezweige, welche auf viel kürzere Zeit berechnet sein müssen. So alle, welche Bedürfnissen von zweifelhafter Dauerhaftigkeit dienen, welche mit Rohstoffen arbeiten, die möglicherweise bald zu Ende gehen oder welche sich solcher Einrichtungen und Methoden bedienen, die vermutlich bald anders werden. Je älter die Rohstoffe, die Einrichtungen und Methoden eines Industriezweiges schon sind, um so längere Dauer läßt sich ihnen für die Zukunft prognostizieren.

Je neuer dagegen, um so zweifelhafter. Solche Industriezweige von zweifelhafter oder voraussichtlich kurzer Dauer müssen in Anlage und Einrichtung provisorisch bleiben, ihr Kapital in ganz kurzen Fristen amortisieren. Viele Zweige der neueren chemischen Industrie (Farbenfabrikation) gehören hierher. Unternehmungen der mechanischen Industrie haben im allgemeinen längere Dauer, als jene der chemischen Industrie. Diese kürzere Dauer wird teilweise unschädlich gemacht durch den Umstand, daß solche kurzlebige Industrieen sich aus sich selbst erneuern können. Wenn eines ihrer Produkte veraltet, einer ihrer Rohstoffe ausgeht, müssen sie eben suchen, das neue Produkt, durch welches das alte vom Markte verdrängt wurde, zu

fabrizieren, neue Rohstoffe oder neue Bezugsquellen aufzufinden. In der Regel gelingt ihnen dies.

IV. **Erwerb der industriellen Anlage.** Der Unternehmer kann ein ganzes Geschäft, d. h. Gebäude, Rohstoffe, Gerät und Maschinen, Aktivausstände 2c. entweder im Laufe längerer Zeit aus kleinem aufwachsen lassen, wobei einzelne Teile des Kapitals selbst erzeugt, andere gekauft werden; oder er kann das ganze schon im Gang gewesene oder noch befindliche Geschäft mit Schulden und Forderungen ererben oder ankaufen. In letzterem Falle handelt es sich um die Berechnung des angemessenen Kaufpreises.

Dabei betrachtet man das Geschäft als Erwerbsgegenstand, ermittelt den Reinertrag, welchen man im Durchschnitte längerer Jahre daraus ziehen kann, und sieht diesen Reinertrag als die Verzinsung des Kaufpreises an, wobei aber ungünstige Konjunkturen, Abnützung 2c. berücksichtigt werden müssen.

Handelt es sich dagegen um den Ankauf einzelner Teile des Kapitals, z. B. Gebäude, Maschinen 2c., so läßt sich jene Quote des Reinertrags, welche speziell durch sie erzeugt wird, nur in seltenen Fällen genau ermitteln und man wird bei solchen Ankäufen meistens entweder die Produktionskosten oder den Marktpreis berücksichtigen. Die Produktionskosten zu berücksichtigen, ist geboten, wenn man die Wahl zwischen Selbsterzeugung und Ankauf hat. Wo der anzukaufende Gegenstand einen Marktpreis hat, wie z. B. die meisten Rohstoffe, muß dieser berücksichtigt werden.

Es ist natürlich ein großer Unterschied, ob jemand ein ganzes Geschäft mit allen Aktivausständen und Passiven, mit allen schwebenden Bestellungen, mit der ganzen Kundschaft erwirbt, oder ob er bloß die Grundstücke, Gebäude, Maschinen, Geräte, die vorhandenen Rohstoffe, Halbfabrikate u. Produkte kauft.

Im ersteren Falle kauft er nicht allein die Anlage, sondern auch den Betrieb; er setzt sich in eine Reihe von schon bestehenden Geschäftsbeziehungen. Er ist dabei fast genötigt, den Betrieb in der Weise seines Vorgängers fortzuführen, und kann nur allmählich an Änderungen denken. Bei einer derartigen Geschäftsübernahme liegt der Voranschlag im Studium der Betriebsergebnisse der vergangenen Jahre, namentlich der letzten. Sind die Bücher richtig geführt und ist aus den Korrespondenzen ersichtlich, daß die geschäftlichen Beziehungen der letzten Jahre Fortdauer versprechen, so ist bei solcher Geschäftsübernahme das Risiko bei weitem nicht so groß, als bei der Neubegründung eines Geschäftes, und es ist für Unternehmer, die nicht viel Mut und Initiative besitzen, immer besser, in solcher Weise in schon fertige Unternehmungen einzutreten.

Der Erwerb von bestehenden industriellen Anlagen, also von Grundstücken, Gebäuden, Maschinen 2c. ohne Kundschaft und Geschäftsbeziehungen ist eine Sache, bei welcher große Vorsicht am Platze ist. Der Käufer muß sich hierbei zunächst fragen, warum der frühere Besitzer die Anlage veräußert.

Häufig kommt es vor, daß man Anlagen erkaufen kann, die zu Geschäften gehören, welche in Konkurs geraten sind. In diesem Falle waren zwar Geschäftsbeziehungen da, aber sie sind in Auflösung gekommen, die Kunden haben sich verlaufen. Solche Anlagen sind wohl oft billig zu erkaufen; aber der Käufer erhält sie meist in verwahrlostem Zustande und mag gewärtig sein, in der ersteren Zeit für Reparaturen und Neuanschaffungen viel ausgeben zu müssen. Die etwa mit erkauften Rohstoffe und Fabrikate sind meistens nicht von sonderlicher Qualität, um auf sie den Anfang des Geschäftes zu stützen; besser ist es oft, sie rasch loszuschlagen und mit neuen soliden Mitteln zu beginnen. Sind noch Reste von Kundschaft da, so ist es schwer, sie zu erhalten; die meisten haben das zu Grunde gehende Geschäft verlassen, und selbst auf jene, die noch zuletzt in Verbindung mit dem Geschäfte standen, ist kaum zu rechnen. Da indessen solche Anlagen meistens sehr billig zu erwerben sind, bieten sie dem Anfänger oft Gelegenheit, einen für seine Verhältnisse unerwartet großartigen Betrieb zu beginnen.

Erhält man eine industrielle Anlage ohne Kundschaft zu kaufen, deren früherer Besitzer gute Geschäfte machte und nur verkauft, um an demselben Platze ein neues größeres Unternehmen anzulegen, dann ist die Sachlage noch schwieriger. Ein Unternehmer, dessen Geschäft ein blühendes war, wird seine Gebäude, Maschinen 2c. nur dann veräußern, wenn er dieselben mangelhaft findet und bei anderer Einrichtung oder in anderer Lage höheren Gewinn erzielen kann. Der Käufer einer so preisgegebenen alten Anlage hat es in diesem Falle mit einem Verkäufer zu thun, der ihm nicht allein beim Verkaufe der Anlage selbst an Kenntnis ihres Wertes weit überlegen ist, sondern der ihm auch späterhin ein zu fürchtender Konkurrent sein wird. Eine solche Anlage erwerben, ist gerade so viel, als wenn man einem Feinde, mit dem man einen Waffengang machen will, eine alte Rüstung abkaufte, die er nicht mehr benützen mag und deren Schäden niemand so gut kennt, als er.

Mietweise Erwerbung einzelner Teile der industriellen Kapitalien ist selten, mit Ausnahme der Gebäude; noch seltener die Ermietung oder Erpachtung ganzer Etablissements. Auf Seite des Eigentümers spricht gegen jede Verpachtung der Mangel an Konkurrenz unter den Pächtern, die Schwierigkeit der Ausmittelung des richtigen Pachtschillings, namentlich aber die Wahrscheinlichkeit einer argen Verschlechterung der ganzen Anlage durch den Pächter, der natürlich während der Pachtzeit so viel als möglich aus dem Etablissement herausschlagen will, ohne Verbesserungen, Reparaturen 2c. vorzunehmen. Jener Eigentümer eines industriellen Etablissements, der dasselbe nicht selbst oder durch Geschäftsführer, Direktoren 2c. benützen will, thut besser, dasselbe zu veräußern, als zu verpachten. Am häufigsten kommen Verpachtungen solcher industrieller Etablissements vor, welche dem Staate gehören, und früher von ihm in eigener Regie betrieben wurden. In diesem Falle ist es einem Privatunternehmer oft möglich, mit einem Etablissement Erfolge zu erzielen, das sich unter Staatsverwaltung schlecht rentierte.

Findet dennoch aus irgend welchen Gründen Verpachtung statt, so wird dem Pächter neben den liegenden Kapitalien auch ein Inventar übergeben. Alle Stücke desselben müssen vor der Übergabe geschätzt und die Schätzung in der Inventur verzeichnet werden.

V. **Gründungskosten.** Von dem Augenblicke an, wo der Entschluß gefaßt ist, ein industrielles Unternehmen bestimmter Art zu begründen, muß sich jemand damit beschäftigen. Ist das Unternehmen eine Einzelunternehmung, so ist diese Person der Unternehmer selbst. Geht die Gründung von einer Gesellschaft aus, so hat bald ein von ihr ernannter Direktor, bald ein Ausschuß, bald ein oder das andere Mitglied die Geschäfte der Anlage zu besorgen und für diese Mühe, für die damit verbundenen Kosten, Reisen 2c. Vergütung zu beanspruchen. Dazu kommen Gutachten von Sachverständigen und dergl. Bei Aktiengesellschaften sind ein wichtiger Posten in den Gründungskosten die Gründungsprovisionen der Gründer, sofern sie in den Rechnungen erscheinen. Sie steigen nicht allein mit der Großartigkeit des Unternehmens, sondern leider auch in noch viel höherem Grade mit den unreellen Absichten der Gründer.

Diese allgemeinen Gründungskosten sind es, welche kein handgreifliches dauerndes Äquivalent in irgend einem Teile des Anlagekapitals erscheinen lassen. Ihr Wertäquivalent kann nur in der fruchtbringenden Idee und Thätigkeit der Gründer gesucht werden.

VI. **Ankauf von Grundstücken. Industriestandorte.** Je näher ein Wirtschaftszweig der Rohproduktion steht, um so mehr Bedeutung haben für ihn Lage und Beschaffenheit des Bodens, auf welchem produziert wird.

Die industrielle Betriebsstätte wird deshalb wichtig, weil mit der Auswahl derselben ein Kreis von natürlichen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Beziehungen betreten wird, die den mannigfachsten Einfluß auf den Betrieb nehmen. Bei der Auswahl der Betriebsstätte ist zunächst die Frage zu beantworten, ob ein industrielles Unternehmen mit seinem Absatz auf den Lokalbedarf angewiesen ist oder nicht.

Eine Reihe von industriellen Gewerben sind durchaus auf den Lokalbedarf angewiesen. So namentlich die Baugewerke und die damit im engsten Zusammenhang stehenden Gewerbe (Zimmermalerei, Töpferei 2c.). Viele andern Industrieen dagegen kümmern sich durchaus nicht um den örtlichen Bedarf, sondern haben ihren Absatz in den weitesten Kreisen der zivilisierten Welt. Wieder andere können, je nachdem sie im kleinen oder im großen betrieben werden, bloß dem Lokalbedarf oder einem weiteren Bedarfskreise dienen.

Es ist begreiflich, daß diese Umstände auf die Wahl der Betriebsstätte entscheidend einwirken müssen.

Die bloß für den Lokalbedarf arbeitenden Industrieen haben demnach zu allererst ihre Betriebsstätte möglichst im Mittelpunkte dieses Bedarfs aufzusuchen. Jene Industriezweige, welche ihrer Natur nach nicht bloß für den Lokalbedar bestimmt sind, aber doch vorzugsweise ihn im Auge haben, müssen bei Auswahl der Betriebsstätte berücksichtigen: die Zahl und Leistungsfähigkeit ihrer örtlichen Konkurrenten, die Steigerungsfähigkeit der eigenen Leistung und der Nachfrage, die Solidität der lokalen Kundschaft, die Möglichkeit, leicht Kredit zu erhalten, und die Kosten des Etablissements. Diese Kosten sind nicht überall gleich. Verfügt der Unternehmer über keine sehr beträchtlichen Kapitalien, so ist er darauf angewiesen, sich dort niederzulassen, wo ihn die Niederlassung möglichst wenig kostet. Wer dagegen über hinreichende Kapitalien verfügt, darf die Kosten der Niederlassung in einer größeren Stadt nicht scheuen; denn dafür sind ihm hier weit günstigere ökonomische Aussichten eröffnet, als in einer Kleinstadt oder auf dem Lande, — vorausgesetzt, daß er die Vorteile der großstädtischen Industrie, die mannigfaltige und konzentrierte Nachfrage, die Möglichkeit siegreichen Konkurrenzkampfes erkennt und verwerten kann.

Bei jenen Industriezweigen dagegen, welche nicht für den örtlichen, sondern für einen viel weiteren Bedarf arbeiten, kommen bei der Wahl der Betriebsstätte auch vielfach andere Beweggründe ins Spiel. Da sind bald gewisse Vorteile der Produktion, bald solche des Absatzes maßgebend.

VII. **Fabrik- und Werkstattgebäude.** 1. Die Veranschlagung der einzelnen Bauobjekte muß von Sachverständigen (Baumeistern, Zivilingenieuren) in besonderen Anschlägen (Spezialanschlägen) ausgeführt werden; diese Spezialanschläge dienen dem Gründungsanschlag als Unterlagen, als Belege. In den Spezialanschlägen werden die Herstellungskosten eines Bauobjekts nach den lokalen Verhältnissen berechnet und der Kapitalbedarf für jeden Zeitpunkt ausgeworfen. Die Kostenanschläge für Bauobjekte sind teils spezialisierte (mit Berechnung der Lohnausgaben und Materialkosten), teils solche, welche die Kosten nur summarisch angeben (Kostenüberschläge).

2. Bei allen Gebäuden ist in der Regel die Frage von Wichtigkeit, ob provisorische, später zu vergrößernde oder zu verbessernde Anlagen vorgezogen werden sollen, oder ob man gleich die sämtlichen Gebäude in einem größeren Umfange herstellen solle, um nicht später fortwährend nachbauen und erweitern zu müssen. Im allgemeinen läßt sich die Frage kaum beantworten. Man muß unterscheiden:

a) Sind die technischen und ökonomischen Regeln des betreffenden Industriezweiges schon bekannt und ziemlich feststehend, ist der Industriezweig als solcher nicht neu, sondern häufig ausgeübt, so ist es auch üblich, der ganzen Anlage einen gewissen Umfang zu geben, unter den man nicht herabgeht, wenn es das Anlagekapital irgendwie erlaubt.

b) Hat dagegen ein Industriezweig entschieden den Charakter der Neuheit, sind seine technischen und ökonomischen Regeln wenig oder gar nicht bekannt, so ist hinsichtlich der Gebäude das Provisorium ratsamer. Solche Industriezweige werden von ihren Unternehmern gewöhnlich in kleinen Werkstätten begonnen; wachsend dehnen sie nach

und nach diese Gebäulichkeiten aus, heben das Dach in die Höhe und lassen bald hier, bald dort ein Seitengebäude, einen Kamin hervorwachsen oder ein neues Gebäude neben dem älteren entstehen.

Durch dieses allmähliche Aufwachsen der Bauwerke mit dem Betriebe wird freilich vielfach das harmonische Zusammenwirken gestört, öfters kann man ältere Anlagen nicht mehr benützen und muß zu völligem Abbruch und kostspieligem Neubau schreiten. Aber man wird dazu schreiten, nur durch die Ausdehnung und den Aufschwung des Geschäfts getrieben. Und die kleinen Verluste und Nachteile, die man dabei hat, sind verschwindend gegenüber den Verlusten, welche sich ergeben würden, wenn man für ein zweifelhaftes Unternehmen großartige Kapitalsanlagen hergestellt hätte, die dann nur zu einem kleinem Teile vom Betrieb wirklich ausgefüllt und beansprucht werden.

3. Auf die Anordnung der Räumlichkeiten nehmen die mannigfaltigsten Umstände Einfluß. Wird ein bereits fertiges, früher anderen Zwecken dienstbares Gebäude für einen industriellen Betrieb eingerichtet, so muß sich der letztere, oft zu seinem Schaden, den vorgefundenen lokalen Bedingungen anbequemen. Dadurch werden manche Thätigkeiten, die in getrennten Räumen geschehen sollten, in einem vereinigt, andere, die vereinigt sein sollten, zerrissen, mitunter auch Zeit verschwendet. Ihre Entschuldigung finden diese Nachteile, namentlich bei kleineren Geschäften, darin, daß durch eine solche Benützung schon vorhandener Baulichkeiten viel im Anlagekapital erspart werden kann. Selbstverständlich dürfen die dadurch vermehrten Betriebskosten diese Ersparnis nicht überwiegen.

Werden dagegen für einen Betrieb neue Baulichkeiten hergestellt oder ältere gänzlich umgewandelt und erweitert, so müssen hierbei hauptsächlich folgende Umstände berücksichtigt werden:

a) Die Größe der in dem Räumen aufzustellenden Maschinen, Gefäße und Vorrichtungen.

b) Die Art der Arbeitsthätigkeit dieser Maschinen und die Verwendung der Vorrichtungen. Hierbei kommen die mannigfaltigsten technischen Fragen, die hier nicht näher erörtert werden können, in Betracht.

c) Die Art der menschlichen Arbeit, welche innerhalb der Räume gethan werden soll, insbesondere das Bedürfnis der Arbeiter nach hinreichendem Tageslicht, nach Heizung und Ventilation, nach Arbeitsraum.

d) Etwa erforderliche physikalische Eigenschaften der Räume (Kellertemperatur, Luftzug).

e) Die Art der Rohstoffe und Produkte. Von besonderer Wichtigkeit ist hierbei Gewicht und Größe der Produkte. Je wichtiger und größer die Rohmaterialien und Produkte, um so bedeutungsvoller wird natürlich jede durch glückliche räumliche Anordnung herbeigeführte Ersparnis an Transportarbeit.

VIII. **Einrichtung der Räumlichkeiten.** Im einzelnen dienen die Räumlichkeiten sehr mannigfachen Zwecken.

Zunächst zur Lagerung und Aufspeicherung des Rohmaterials, wobei dieselben mitunter auch zur ersten Säuberung und Reinigung des Rohstoffs benützt werden können. In diesem Falle müssen die Räume außer Platz für den Rohstoff auch Raum für Arbeitsstellen und Gänge, für die weggehenden Abfälle enthalten. Findet ein Sortieren des Rohstoffs statt, so muß das durch die Einteilung der Räume erleichtert werden. Ist es nötig, aus dem Rohstoffe, ohne daß derselbe zuvor sortiert worden, Auswahl zu treffen, so müssen die Lagerungsräume dergestalt eingerichtet sein, daß die verschiedenen Teile und Sorten des Rohmaterials auf den ersten Anblick gefunden werden können und nicht immer große Massen von Rohmaterial durcheinandergeworfen, abgehoben oder weggeschafft werden müssen, um das nötige zu finden. Also Einteilung der Lagerräume in Fächer, etagenförmige Aufstapelung 2c.

Besondere Räumlichkeiten zum Zwecke der Reinigung des Materials sind natürlich dann erforderlich, wenn der Reinigungsprozeß ausgedehnte Anwendung von Hilfsmitteln verschiedener Art beansprucht.

Die Beschaffenheit, Größe und Situation derjenigen Räume, in welchen die eigentlichen produktiven Thätigkeiten vorgenommen werden, kann natürlich im allgemeinen nicht bestimmt werden, da jeder Industriezweig in dieser Hinsicht andere Ansprüche macht. Je sorgfältiger das Prinzip der Arbeitsteilung in einem Betriebe durchgeführt werden soll, um so sorgfältiger muß auch die Einteilung der Räumlichkeiten getroffen werden. Die am nächsten verwandten Arbeitsverrichtungen müssen wo möglich auch in benachbarten Räumen untergebracht werden. Je problematischer der Erfolg eines Betriebs, um so weniger kann eine kostspielige, wohldurchdachte Einteilung der Räume durchgeführt werden; man muß sich dann behelfen so gut es geht. Größere, übersichtliche Lokalitäten haben immer den Vorteil, daß dem aufsehenden und dirigierenden Personal die Überwachung leichter ist, daß dasselbe sich jeden Augenblick dorthin verfügen kann, wo gerade die wichtigsten Arbeitsverrichtungen stattfinden, daß die Anwendung und Umänderung von Maschinen, der Hin- und Hertransport von Rohstoffen, Hilfsmaterial, Geräten und Produkten leichter ist, daß der Austausch von Arbeitern, die sich für diese oder jene Thätigkeit besonders eignen, rascher stattfinden kann, bei etwaigen Unfällen besser Hilfe verschafft wird u. s. f.

Die Räumlichkeiten zur Verpackung der fertigen Produkte werden oft zweckmäßigerweise mit einer Tischler- oder Böttcherwerkstatt (zur Anfertigung der Gefäße) verbunden.

IX. **Geräte und Maschinen.** 1. Die Auswahl derselben hängt vom beabsichtigten Umfange des Betriebs ab, ferner davon, welcher Motor in Anwendung kommen soll, ob man mehr in provisorischen Zuständen oder in fest geordnetem, auf längere Zeit gleich bleibenden Betriebe arbeiten will. Diese Fragen lassen sich jedoch nur in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung aller speziellen

Umstände beantworten. Die wichtigste Frage in dieser Hinsicht bleibt die, ob Wasser- oder Dampfkraft in Anwendung kommen soll. Der größeren Wohlfeilheit der Wasserkraft stehen manche Nachteile ihrer Anwendung entgegen.

2. Die Veranschlagung der Arbeitsmittel führt am ehesten zu richtigen Anschauungen, wenn man alle einzelnen erforderlichen Stücke an Gerät, Werkzeug, Maschinen, Gefäßen ꝛc. getrennt behandelt. Die voraussichtlichen Herstellungskosten sind sodann unter Zugrundelegung von Angaben der Maschinenfabrikanten ꝛc. leicht annähernd richtig zu erfahren.

3. Die Anschaffung der Arbeitsmittel kann entweder durch eigene Produktion oder durch Ankauf und Miete beschafft werden. Bald ist das eine, bald das andere zweckmäßig oder geradezu notwendig.

Die eigene Produktion hat die Vorteile, daß die genannten Gegenstände dem Bedarf des einzelnen Unternehmers am besten angepaßt werden können, ja daß sogar jeder Arbeiter nach seinem persönlichen Bedarfe sich Werkzeug und Geräte zurichten kann; daß ferner bei der Abnutzung sofort wieder neue Arbeitsmittel hergestellt werden können, daß oft gewisse Arbeitspausen in vorteilhafter Weise durch diese Produktion ausgefüllt werden können. Für den Arbeiter selbst erwächst daraus unbestreitbar eine gewisse Vielseitigkeit.

Dagegen hat die eigene Produktion der Arbeitsmittel die Nachteile aller Arbeitskumulation: Zeit- und Materialverluste; minder vollkommene Ausbildung der Teilung, des Arrangements und der Geschicklichkeit; Schwierigkeit maschinenmäßiger Herstellung.

Geboten ist die eigene Produktion dieser Arbeitsmittel überall, wo dieselben dem individuellen Bedürfnis so angepaßt sein müssen, daß nur der Unternehmer selbst sie ganz genau passend herstellen kann. Z. B. die Formen, Schablonen ꝛc. für Gießereien, für Fabriken von Thon-, Porzellan- und Zementwaren, für Bijouterie-Fabriken ꝛc. Als zweckmäßig erweist sich die eigene Herstellung auch bei jenen Geräten, Werkzeugen und Maschinen, welche massenhaft gebraucht werden, sich rasch abnützen und immer von neuem beschafft werden müssen. So haben Bergwerksunternehmungen und Eisenbahnen, sowie große Hafen- und Straßenbauten ꝛc. meist ihre eigenen Schmieden, Wagner- und Zimmerwerkstätten ꝛc., wo ein großer Teil ihres Bedarfs an Geräten, Werkzeugen und Maschinen hergestellt und repariert wird.

Auch wo keine besondere Kunstfertigkeit zur Herstellung dieser Arbeitsmittel erforderlich ist und dieselben anderwärts nicht billiger beschafft werden könnten, sowie dort, wo der Arbeiter gewisse Eigentümlichkeiten derselben, die ihm besonders zusagen, nach seiner speziellen Arbeitsgewohnheit beansprucht, ist die eigene Herstellung zu empfehlen.

4. Bei Maschinenanwendung ist es nötig, sich stets das Verhältnis von Kosten und Leistungsfähigkeit rechnerisch klar zu machen. Die Kosten der einzelnen Maschine sind gleichfalls wieder Anlagekosten und Betriebskosten (Abnutzung, Reparatur, Heizung, Maschinist u. s. f.). Und diese Gesamtkosten müssen der Leistung der Maschine gegenübergestellt werden.

Die ökonomische Leistung der Dampfmaschine insbesondere hängt von zwei Umständen ab: einmal muß durch eine bestimmte Menge Kohlen im Kessel eine möglichst große Wassermenge in Dampf verwandelt, und sodann muß von der in diesem Dampfe enthaltenen Wärme möglichst viel in mechanische Arbeit umgesetzt werden.

Bei den meisten Dampfmaschinen ist Brennstoffersparnis noch möglich, ohne wirklich erzielt zu werden. Die meisten Fabrikanten wissen nicht, wie ungenügend die Leistung ihrer Dampfmaschinen ist. Eine wirkliche Messung dieser Leistung findet selten statt; bloße Schätzung bleibt unzuverlässig.

Kennt der Fabrikant Konstruktion und Wesen der Dampfmaschine nicht gründlich, so thut er am besten, dieselbe unter Aufsicht eines tüchtigen Technikers zu stellen. Nur so lassen sich die Verluste, welche durch schlechte Unterhaltung und durch Verschleiß der Maschine, namentlich der Dichtung und Steuerung entstehen, rechtzeitig entdecken und die fortwährend vorteilhafteste Arbeit der Maschine erzielen.

5. Die Maschine und das Kleingewerbe. Bisher sind Maschinen meistens bloß dem Großbetrieb zu nutzen gekommen und sind auch eine Hauptursache der Übermacht des Großbetriebs. Nur jene Maschinen, welche durch menschliche Kraft (z. B. die Nähmaschinen) oder durch Wasser und Wind (Mühlen u. dergl.) bewegt werden, sind auch im Kleingewerbe verbreitet. Die Anwendung der Dampfmaschine, auch der Wasserkraft in den Städten für das Kleingewerbe ist nur möglich, wenn entweder eigene Anstalten begründet werden, welche größere Maschinen nebst Arbeitslokalen herstellen und die Lokale mit dazugehöriger Maschinenkraft an Kleingewerbetreibende vermieten; oder wenn sich aus dem Kreise der letzteren selbst Maschinengenossenschaften (zum gemeinsamen Ankauf und Betrieb einer Maschine) bilden. Beide Wege sind bis jetzt noch wenig betreten. (Druckluft-Anlagen.)

5. Kapitel: Der Betrieb.

I. **Der Betriebsplan.** Jede Unternehmung muß nach einem bestimmten Plane betrieben werden, welcher in allgemeinen Umrissen für einen bevorstehenden Zeitraum den Umfang und die Art der Produktion, die Produktionsmittel und die Absatzverhältnisse verzeichnet. Bei kleinen Unternehmungen existiert dieser Betriebsplan bloß im Kopfe des Unternehmers; bei größeren bedarf er einer ausführlichen Durcharbeitung. Ganz kleine, für den Lokalbedarf arbeitende Geschäfte bedürfen gar keines Betriebsplanes; sie produzieren eben, was sie mit den vorhandenen Arbeitskräften und Arbeitsmitteln produzieren und verkaufen können. Der Betriebsplan wird um so wichtiger, je größer die im Geschäft steckenden Kapitalien, je neuer die ganze Unternehmung, je unbekannter und schwankender

die Verhältnisse sind, welche den Ankauf der Roh- und Hilfsstoffe, die Qualität und Quantität der Arbeiter, die Konkurrenz und den Absatz beeinflussen und beherrschen.

Der Betriebsplan muß bei der Begründung und Etablierung des Geschäfts im ganzen feststehen; außerdem muß er auch von einem Zeitraume zum anderen (für das Betriebsjahr) je nach den Verhältnissen und Fortschritten des Betriebs und Absatzes wieder aufgestellt, verändert und fortentwickelt werden. In ersterem Fall sind die Betriebspläne Bestandteile der Gründungspläne. Die von Epoche zu Epoche wiederholten, welche mit dem Betriebe wachsen und sich ändern, verdienen eigentlich den Namen Betriebspläne.

II. **Der Betriebsanschlag.** Wenn der Betriebsplan eine feste, rechnerische, tabellarische Form annimmt, wird er zum Betriebsanschlag. Betriebsanschläge für solche Unternehmungen, die schon längere Zeit betrieben werden, können mit viel größerer Sicherheit aufgestellt werden, als Betriebsanschläge für neue Unternehmungen; denn bei jenen gewähren die Erfahrungen der letzten Betriebsjahre zuverlässige Anhaltspunkte.

Der Betriebsanschlag muß den ganzen zu erwartenden Geschäftsgang für eine bestimmte Zeit, in der Regel für ein Jahr in seinen Hauptsachen darstellen.

Gegenstand der Berechnung im Betriebsanschlage sind:

A. Die ganzen Produktionskosten, und zwar im einzelnen:

1) Löhne.

2) Kosten für Roh- und Hilfsmaterial.

3) Kosten der Unterhaltung der Anlagen und Gerätschaften.

4) Amortisation und Generalkosten 2c.

B. Die Masse der Produktion und die Verwertung der Produkte.

C. Die Höhe und die Verwendung des Ertrags vom ganzen Betrieb oder von den dazu bestimmten Kapitalien.

Zum Zweck dieser Berechnung müssen zunächst die projektierten Ausführungen und Dimensionen des Betriebs kurz zusammengefaßt und dann nach den vorhandenen Erfahrungen die Höhe der Kosten, der Produktion und der Betriebsresultate vorläufig fixiert werden.

III. **Regelmäßige und unregelmäßige Spekulation.** Wie im Handel, so läßt sich auch in der Industrie regelmäßiges und unregelmäßiges Geschäft unterscheiden. Das regelmäßige Geschäft stützt sich auf die gewöhnlichen Rohstoff- und Produktenpreise, auf die durchschnittlichen Nachfrage- und Konkurrenzverhältnisse. Je regelmäßiger das Geschäft, um so geringer das Risiko, aber auch der Gewinn; um so mehr verschwindet der Versuchscharakter des Geschäfts und der Ertrag desselben zeigt mehr den Charakter eines gleichförmig bezogenen Arbeitslohnes und Kapitalzinses, als den des Gewinns.

Die Zahl der Konkurrenten im regelmäßigen Geschäft wird nicht leicht zu groß; aber sie wird auch nicht ungewöhnlich klein sein. Das regelmäßige Geschäft gestattet eine solide und breite Anlage des ganzen Etablissements und stetige kostspielige Erweiterung des Betriebs. Die Regelmäßigkeit des Geschäfts hängt aber von mannigfachen Umständen ab: von der Regelmäßigkeit in den Preisen des Rohstoffs und in den Arbeitslöhnen, noch mehr aber von der Regelmäßigkeit im Bedarf des Publikums. Je notwendiger ein industrieller Artikel für den Konsumenten ist, um so regelmäßiger ist im allgemeinen das Geschäft in diesem Artikel. Das unregelmäßige Geschäft gründet sich auf die wechselnden Konjunkturen.

IV. **Centralisation.** Eine Grundbedingung des Gedeihens industrieller Geschäfte ist die einheitliche Leitung, die Centralisation. Der Unternehmer selbst muß das ganze Unternehmen überschauen, durchdringen und beherrschen, soll aber dabei doch den ihm zunächststehenden Gehilfen in der Leitung eine gewisse Selbständigkeit lassen. Er muß sie selbständig machen in der Ausführung; die Anregung aber, die Grundprinzipien und die oberste Disposition müssen in seinen Händen liegen. Es hebt den Arbeitseifer der Gehilfen, wenn sie als denkende Leute behandelt werden und ihnen in ihren Geschäftszweigen eine beratende Stimme zusteht; vielfach wird es sich sogar empfehlen, wenn an gewissen Wochentagen oder auch bei außerordentlichen Anlässen der Chef mit seinen Gehilfen die Vorfälle und nächsten Aufgaben des Geschäfts bespricht und ohne diese Besprechung wichtige Neuerungen und Änderungen nicht vornimmt.

Dabei soll er mitten unter seinen Gehilfen arbeiten, stets den richtigen Geschäftston zu treffen wissen und, wenn er gegen die Ansicht seiner Gehilfen handelt, wenigstens deren Überzeugung schonen.

Bei größeren Unternehmungen kommt es vor, daß der Herr des Geschäfts einen Vertreter braucht, welcher selbständig Anordnungen treffen soll. Soll eine solche Geschäftsvertretung alle Geschäftsvorfälle umfassen, also eine förmliche Prokura sein, dann ist sie stets insofern bedenklich, als der Prinzipal der Alleinherrschaft durch sie entsagt. Er muß sich vollständig auf den Prokuristen verlassen können und denselben auch so stellen, daß er seine ganze Persönlichkeit im Interesse des Geschäfts einsetzen wird.

Wo der Prinzipal immer bei der Hand ist, bedarf man keines Prokuristen. Wo dies nicht der Fall ist, da ist die Bevollmächtigung eines Gehilfen zu einem besonderen Geschäftszweige ein nützliches Mittel zur Heranbildung eines Prokuristen.

V. **Instruktion und Geschäftsverteilung.** Unter Umständen wird es nötig, daß Unternehmer oder Betriebsleiter an die für sie arbeitenden Personen schriftliche Instruktionen ergehen lassen.

Das wird dann geboten sein, wenn der Unternehmer nicht zugleich Betriebschef ist, z. B. bei Aktienunternehmungen und bei Werken, welche für Rechnung eines Privateigentümers administriert werden. Freilich kann die Instruktion manchmal eher schaden, als nützen. Ist sie sehr allgemein

gehalten, so bleibt schließlich doch das meiste dem Willen dessen anheimgestellt, dem sie erteilt wurde; ist sie sehr eingehend, so beengt sie ihn; er muß sie dann entweder im Interesse des Unternehmens oft überschreiten oder aus Rücksicht für die Instruktion das wirkliche Geschäftsinteresse versäumen.

Leitet der Unternehmer selbst das Geschäft, so sind schriftliche Instruktionen an seine Gehilfen in der Regel völlig überflüssig, ja geradezu schädlich. Denn wer sie erhielt, wird in ihnen nicht das Minimal-, sondern das Maximalmaß dessen sehen, was das Geschäft fordert. Der große Mittelschlag der Gehilfen wird meinen, schon sehr viel geleistet zu haben, wenn er die Instruktionen Punkt für Punkt befolgte. Außerdem tragen schriftliche Instruktionen nicht dazu bei, die Arbeiter zur Selbständigkeit zu erziehen. Daher ist die vom Unternehmer selbst gegebene mündliche Instruktion sowie das Beispiel seiner Thätigkeit die beste Anleitung.

Etwas anderes sind Geschäftsordnungen, welche bloß gewisse äußere Formen der geschäftlichen Thätigkeit, namentlich die Arbeitszeit, die Behandlung der Vorrichtungen, Werkzeuge und Maschinen rc. festsetzen. Die Erlassung solcher Geschäftsordnungen ist — mit Ausnahme etwa bei ganz großen Unternehmungen — von geringer Bedeutung.

Im Kreise der ihnen zugewiesenen Thätigkeit sollen die Geschäftsgehilfen möglichst selbständig sein, namentlich in ihrem Verkehr mit den Arbeitern. Selbst wenn ein Betriebsbeamter den Arbeitern gegenüber sich ungeschickt benimmt, darf man ihn, so lange man ihn im Geschäfte belassen will, vor den Arbeitern nicht desavouieren, sonst ist er um seine Autorität gebracht.

Wo ein Industriezweig so weit entwickelt ist, daß eine einzige geistige Kraft in der Regel nicht mehr hinreicht, die ökonomischen Eigentümlichkeiten von Rohproduktbezug und Produktenabsatz einerseits und die technischen Eigentümlichkeiten der Fabrikation andererseits vollständig zu überschauen, muß eine Arbeitsteilung im Betrieb den technischen und den kaufmännischen Teil sondern. Diese Arbeitsteilung braucht nicht immer vollständig durchgeführt zu werden. Oft findet man bloß ihre Anfänge.

Entweder läßt der Unternehmer, wenn sich sein Unternehmen so weit entwickelt und ausdehnt, einen Teil des kaufmännischen Betriebs ab. Der Anfang wird meistens damit gemacht, daß man, statt wie bisher selbst Buch zu führen und auszuzahlen, einen kaufmännischen Gehilfen anstellt, der Buchführung, Kasse, vielleicht auch Korrespondenz rc. besorgt. In diesem Falle sucht der Unternehmer den Schwerpunkt des Geschäfts nicht im kaufmännischen, sondern im technischen Teile. Das ist namentlich beim Kunstgewerbe Regel.

Oder der Unternehmer sieht ein, daß er zwar den kaufmännischen, nicht aber den technischen Teil seines Betriebs vollständig beherrschen kann. Er wird also einen Teil seiner technischen Aufgabe abtreten müssen. Den Anfang dazu macht er schon, wenn er nur einen Techniker, etwa einen Zivilingenieur, um Rat fragt, bezüglich der Auswahl einer für ihn passenden Dampfmaschine, der Konstruktion eines Ofens rc. In diesem Falle ist die Arbeitsteilung bloß vorübergehend, der Unternehmer braucht hier den Techniker bloß zum Zwecke der Anlage oder einer Betriebsänderung, während für den fortlaufenden Betrieb seine eigenen technischen Kenntnisse wieder hinreichen.

Oft wird ein Arbeiter, Werkmeister rc. im Verlaufe der Zeit und beim Fortgange des Betriebs ein gewisses technisches Übergewicht über den Unternehmer bekommen, das sich bei jeder Erweiterung, bei jeder stärkeren Inanspruchnahme des Unternehmers durch den kaufmännischen Teil mehr und mehr steigert.

In der Praxis ist der technische Leiter eines Etablissements fast immer der natürliche Feind des kaufmännischen. Die Techniker beklagen sich darüber, daß die kaufmännischen Dirigenten stets an Dingen ersparen wollen, bei welchen sich nichts ersparen läßt, daß sie unerfüllbare Kontrakte abschließen und dergl. Umgekehrt finden die kaufmännischen Leiter oft, daß sie mit einem bewährten Werkführer oder Vorarbeiter besser fahren, als mit geschulten Technikern, welche gern zu kostspieligen Betriebserweiterungen drängen. Das wird bei großen Aktienunternehmungen oft unangenehm fühlbar.

VI. **Die Arbeit des Unternehmers.** Der Unternehmer soll jeder Arbeitsleistung, die im Geschäft gethan wird, so weit Meister sein, daß er die Leistung und Leistungsfähigkeit jedes seiner Gehilfen und Arbeiter, den Rohstoff, das Hilfsmaterial, die Leistung der Maschine, die Qualität der Anlagen und Gerätschaften, sowie die Qualität der Halbfabrikate und der fertigen Produkte beurteilen kann, und daneben muß er auch hinreichende kaufmännische Bildung haben, um in der Spekulation nicht irre zu gehen, um Kosten und Ertrag im voraus mit möglichster Richtigkeit zu bemessen, die Konjunkturen zu erkennen und zu benützen, seine eigene Leistungsfähigkeit mit jener seiner Konkurrenten vergleichen zu können, die Marktverhältnisse der Produkte zu überschauen, mit dem Geschmacke des Publikums in Fühlung zu bleiben, wirtschaftliche Krisen vorherzusehen u. s. f.

Alle diese Aufgaben wachsen mit der Größe des Unternehmens. Während in ganz kleinen Unternehmungen die Arbeitskraft des Unternehmers und seiner Familie allein für den Geschäftsbetrieb ausreicht, sondert sich mit jeder Betriebserweiterung irgend eine einfache Thätigkeit ab, welche vom Unternehmer einem Arbeiter oder Gehilfen zugewiesen wird. Wehe dem Unternehmer, der es etwa versuchen wollte, die einfacheren Thätigkeiten für sich zu behalten und die schwierigeren und wichtigeren seinem Personal zu überlassen! Nirgends rächen sich begangene Sünden so rasch, als im wirtschaftlichen Leben, und ein solcher Unternehmer würde geradezu sich selbst aufgeben. Das ist das Schwierige an industriellen Unternehmungen, daß jede Betriebserweiterung dem Unternehmer einen Teil seiner leichteren Aufgaben abnimmt und dafür immer schwerere aufbürdet; daß für ihn das Be-

wußtsein der Verantwortlichkeit seinem eigenen Vermögen gegenüber immer schwerer wird.

Und dabei muß der Unternehmer größtenteils sein eigener Lehrmeister sein. Nur dann, wenn ein Geschäft sich schon generationsweise vererbt, ist es möglich, daß die ganze Fülle von Erfahrungen eines Unternehmers auf einen andern übertragen wird; und nur im Kleingewerbe kann der Geselle seinem Meister die Leitungsgeschäfte nach und nach absehen. Bei den meisten Großunternehmungen dagegen, insbesondere bei jenen, die neubegründet, und bei jenen, die in steter Erweiterung befindlich sind, wird die Erfahrung zur rauhen Lehrmeisterin; und oft reicht ein Menschenalter kaum hin, das Lehrgeld abzuzahlen.

Je reicher der Bildungsschatz ist, den der Unternehmer mitbringt, um so leichter wird es ihm, die Mahnungen dieser Lehrmeisterin zu erkennen und schon ihren leiseren Winken zu folgen, um nicht gröbere Züchtigung zu gewärtigen.

VII. **Geschäftsgeheimnis.** Die heutige Technik gestattet es selten mehr, daß Produktionsmethoden Geschäftsgeheimnisse bleiben, denn ununterbrochen spürt sie jedem Fortschritt nach. In einer Reihe von Industriezweigen, welche nach ziemlich feststehenden Regeln betrieben werden (Spinnerei, Weberei, Maschinenfabrikation 2c.), ist das Geschäftsgeheimnis fast völlig verschwunden und nur noch in den selteneren Industriezweigen zu finden. Ausgedehnte Arbeitsteilung, verwickelte Produktionsprozesse begünstigen es. Das Geschäftsgeheimnis kann aber nicht allein technischer, sondern auch wirtschaftlicher Natur sein, indem es sich auf den Ankauf von Roh- und Hilfsstoffen, sowie auf den Absatz, oder auf die Anordnung der Arbeit bezieht. Derartige wirtschaftliche Geschäftsgeheimnisse können in der Regel viel sorgfältiger festgehalten werden, als die technischen, weil sie in den Geschäftsbüchern, nicht in den Fabrikräumen wohnen und nur einem oder ein paar Komptoiristen, nicht aber einer Zahl von Arbeitern bekannt sind. Wichtige Geschäftsgeheimnisse werden mitunter in eigenen Geschäftsbüchern (Rezept- oder Geheimnisbüchern) verzeichnet, um nicht verloren zu gehen.

Je größer eine Unternehmung, um so wichtiger kann ein Geschäftsgeheimnis werden. Dabei ist es leicht möglich, daß der bezügliche Produktionsvorteil ein ungemein einfacher und anscheinend geringfügiger ist, welcher weder von den Arbeitern, noch von dem sonstigen Geschäftspersonal in seiner ganzen Bedeutung gewürdigt wird, sondern lediglich vom Unternehmer selbst. Es kann sogar vorkommen, daß der Unternehmer mit Geschäftsvorteilen arbeitet, welche ihm selbst als solche unbekannt sind und erst erkannt werden, wenn der Unternehmer in fremde Geschäfte blickt, wo sie fehlen.

Es ist eine Hauptsache des Unternehmers, einen Geschäftsvorteil mit aller Energie auszunützen, so lange derselbe Geheimnis ist. Und selbst wenn er aufhört, Geheimnis zu sein, kann er dem Unternehmer, der sich seiner zuerst bediente, noch lange seine besten Dienste leisten. Denn es ist ein großer Unterschied zwischen der Kenntnis des Prinzips eines Geschäftsvorteils und der wirklichen Anwendung. Derjenige, der das Prinzip zuerst in Anwendung bringt, ist, auch wenn dasselbe später anderen bekannt wird, doch denselben voraus um all die Erfahrungen, die er bei der Anwendung gemacht hat, und die oft wertvoller sind als das Prinzip selbst. Die Prinzipien von Geschäftsvorteilen sind auch am leichtesten kenntlich; bei der Anwendung kommen oft Umstände vor, die sehr geringfügig scheinen und sehr wichtig sind.

VIII. **Die geschäftliche Reklame.** Leider ist es bei den neueren Wirtschaftsverhältnissen sehr schwierig geworden, ein neues Unternehmen in die Höhe zu bringen ohne Anwendung der Reklame. Alte Unternehmungen, welche einen gewissen Kundschaftskreis besitzen, können dieses Hilfsmittel entbehren, neue nur in seltenen Fällen.

Bis zu einem gewissen Grad ist die geschäftliche Reklame etwas Unschädliches, mitunter sogar Unentbehrliches, artet indessen mehr und mehr aus.

1. Das wichtigste Mittel der Reklame ist die Annonce durch Zeitungs-Inserate, durch Anschläge an Straßenecken, in Gasthöfen 2c. oder durch Versendung gedruckter Geschäftsempfehlungen, Karten, Preiskourants 2c. Diese Annoncen sind gewiß häufig wirksame Mittel zur raschen Herbeiführung von Geschäftsabschlüssen; sie können übersichtlichen Aufschluß über den Wirkungskreis des Unternehmens, über die Eigenschaften und Preise der angebotenen Leistung oder Ware, über die Bedingungen des Geschäfts geben; sie orientieren und dirigieren, sind ein Haupthebel der Konkurrenz; der Annoncierende tritt an die Öffentlichkeit und wird mit seinem Angebote durch die Öffentlichkeit kontrolliert. Dabei beschränkt sich die Annonce nicht allein darauf, dem Unternehmer in der Richtung jenes Angebots zu dienen, sondern sie dient auch seiner Nachfrage nach Rohstoffen 2c. So läßt sie die Anknüpfung von Geschäftsverbindungen gewissermaßen wie auf einem öffentlichen, von allen beaufsichtigten Markte geschehen und dient daher selbst zur Herstellung einer wohlthätigen Gleichförmigkeit der Preise. Zugleich weckt sie Konsumtion und Produktion, Kauf und Verkauf. Durch sie werden Mittelspersonen, Reisen, Geschäftsgänge, Briefe 2c. und die für all dies entfallenden Kosten häufig erspart. Unter den verschiedenen Abarten der Annoncen ist das Zeitungs-Inserat zwar die geläufigste, aber etwas stark abgenützt; wegen der großen Masse der Inserate verschwindet das einzelne zu häufig, wenn es nicht sehr auffallend und damit auch sehr kostspielig ist. Macht man trotzdem Gebrauch davon, so ist es natürlich höchst wichtig, jene Anzeigeblätter zu halten und zur Inserierung zu benutzen, in welchen man erfahrungsgemäß am häufigsten Notizen findet, die dem eigenen Geschäfte dienlich sein können, — sei es nun in der Richtung des Angebots oder in jener der Nachfrage. Bietet man seine Arbeitsleistung und Ware dem Publikum an, so muß man wissen, wo der stärkste Bedarf nach diesen Leistungen vorhanden ist oder geweckt werden kann, wo die Kon-

kurrenz am leichtesten zu überwinden sein dürfte, welche Blätter den Interessenten am häufigsten zu Gesicht kommen und welche ihr Vertrauen genießen. Auch sehr geschickt abgefaßte Geschäftsannoncen erzielen erst dann eine günstige Wirkung, wenn sie sehr oft wiederholt werden. Wer überhaupt auf das Annoncieren angewiesen ist und davon Gebrauch macht, darf die Kosten häufiger Wiederholung nicht scheuen.

Die Versendung von Empfehlungskarten und Preiskourants, obgleich weit teurer, hat vor den Zeitungsinseraten wenigstens den großen Vorteil voraus, daß die Firma des Geschäfts vom Adressaten jedenfalls gelesen wird. Preiskourants sind bei einem großen Kreise sparsamer Konsumenten sehr beliebt, solcher Konsumenten, welche unvorsichtigerweise glauben, daß das, was am wenigsten kostet, auch wirklich das billigste sei. Erfahrene Käufer lassen sich nicht verlocken, wenn hinter einem Artikel, der einen hochtrabenden Titel führt, ein Spottpreis steht. Anschläge an Straßenecken, in Gasthöfen, Omnibus &c. sind entweder wenig wirksam, weil sie nicht gelesen werden, oder zu teuer, wenn sie wirklich auffallen sollen. Je großartigere Entwicklung das Annoncenwesen nimmt, um so nötiger wird es, eine Geschäftsempfehlung direkt an jene Personen gelangen zu lassen, auf die sie wirken soll. Alle Annoncen aber müssen durchdacht sein, um speziell auf den Kundenkreis zu wirken, den sie anziehen sollen und zu Gunsten jenes Geschäfts, dem sie dienen sollen.

2. Neben der Annonce wirken aber noch verschiedene andere Formen der Reklame. Besonders das Ausstellungswesen, welches eine Art Vorschule schon in den Ladengeschäften der großen Städte hat. Der Verkaufsladen ist eine kleine Spezialausstellung, und die moderne Industrie leistet Großes in der stets prunkvolleren Ausstattung ihres Ladengeschäfts. Alte Unternehmungen, die ihre Kundschaft besitzen und sich mit einem kleinen bescheidenen Laden oder mit einem düsteren Gewölbe in einer Seitenstraße oder in einem Hofraum begnügen können, haben viel voraus vor neubegründeten Geschäften, welche für ihre glänzenden Läden in den Hauptstraßen kolossale Mietpreise zahlen müssen. Der denkende Kunde weiß, daß er einen Teil des hohen Mietpreises im Preise des gekauften Artikels bezahlen muß und wird von vornherein abgeschreckt. Dabei ist die löbliche Sitte, auf jeden Artikel, der in der Auslage liegt, den Preis zu schreiben, noch nicht allgemein genug verbreitet.

IX. **Die Roh- und Hilfsstoffe.** Den Rohstoff, welchen die Technik verarbeitet, kann man in Hauptstoff und Nebenstoff einteilen. Beide Teile gehen in das Produkt über; aber die Hauptstoffe bilden die wesentliche Substanz, die Nebenstoffe dienen nur zur Verzierung und äußeren Vollendung (z. B. Farben, Firnisse, Vergoldung). Die Hilfsstoffe dagegen werden verbraucht, um die Bedingungen und Zustände herbeizuführen, durch welche die Rohstoffe hindurchgehen müssen, um endlich das Produkt zu liefern. Die Hilfsstoffe walten namentlich in der chemischen Industrie als Agentien der Scheidung und Verbindung, als Mittel zur Erzeugung von Wärme und Kälte, Licht und Elektrizität, als Mittel zur Leistung mechanischer Arbeit und zur Verminderung der Reibung von Maschinenteilen, zur Beleuchtung und zur Heizung der Arbeitsräume, zur Säuberung und Reinigung der Rohstoffe und Produkte, zur Emballierung der Ware. Sie können sich dem Hauptstoffe nähern, wenn sie in das Produkt übergehen.

Bei allen Roh- und Hilfsstoffen kommt in Betracht: die Quantität, die Qualität, der Preis und die Ausnutzbarkeit (größere oder geringere Menge und Güte der Abfälle).

In Hinsicht auf die Reihenfolge der Geschäfte aber ist bei den Rohstoffen zu betrachten: die Veranschlagung, Erwerbung und Verwendung.

A. Veranschlagung. Die Roh- und Hilfsstoffe erscheinen zuerst in den Betriebsvoranschlägen, wo die Masse Rohstoff, die man in der nächsten Betriebsperiode zu verarbeiten gedenkt, nach Quantität, Qualität, Preis und Resultaten angegeben sein muß.

Die Quantität, welche man verarbeiten will, läßt sich im Betriebsanschlag natürlich nur dann mit Wahrscheinlichkeit ansetzen, wenn man weiß, daß sie überhaupt zu kaufen sein wird, und daß die technischen Kräfte der Unternehmung zu ihrer Bewältigung hinreichen. Es muß also die Quantität des veranschlagten Rohstoffes den Marktverhältnissen, der Arbeiterzahl und der Leistungsfähigkeit der Maschinen des Etablissements entsprechen.

Die Qualität der Rohstoffe, welche man verarbeiten will, richtet sich in der Regel nach den Produkten, die man fabriziert. Besserer Rohstoff und feinere Artikel bedingen sich gegenseitig. Nur ist man auch hier manchmal veranlaßt, zu prüfen, ob man auch genug von verschiedenen Qualitäten, insbesondere von den besseren, einkaufen kann, ob man sich mit minderen Sorten behelfen oder etwa bessere als gewöhnlich anwenden muß.

Der Preis der Rohstoffe kann nur nach den letzten Durchschnittspreisen veranschlagt werden, wenn nicht erfahrungsgemäß Preissteigerungen zu erwarten sind.

Die Abfälle der verschiedenen Arten von Rohstoffen und deren Ausnutzung ist natürlich auch im Voranschlag zu berücksichtigen. Derselbe muß angeben, wie viel (an Gewicht und Wert) aus dem einzelnen Rohstoffteile an Produkten hervorgeht.

B. Erwerbung. In manchen Industriezweigen ist die Erwerbung von Roh- und Hilfsmaterial auf dem Wege der Selbstproduktion üblich. Dies sind jedoch nur Ausnahmezustände, in besonderen Verhältnissen begründet.

Solche Verhältnisse wirken dann, wenn ein Rohproduzent hinreichend freie Arbeitszeit hat, um seine Rohprodukte selbst zu Fabrikaten zu verarbeiten (z. B. das Spinnen und Weben selbstgebauten Flachses seitens der Landbevölkerung); auch dann, wenn bei einem größeren landwirtschaftlichen Betrieb Rohstoffe oder Rückstände besser ausgenützt

werden sollen (Bierbrauerei, Spiritus- und Zuckerfabrikation 2c. in Verbindung mit Landwirtschaft 2c.); überhaupt bei allen Rohproduzenten, welche schwer transportable Produkte transportfähiger machen sollen (Sägemühlen in Verbindung mit Forstwirtschaft 2c.); sodann bei jenen Industriezweigen, welche mineralische Rohstoffe gewinnen und die erste Verarbeitung derselben vornehmen (Bergbau in Verbindung mit Hüttenwesen; Betrieb von Porzellanfabriken, Glashütten 2c. mit gleichzeitiger Gewinnung des Rohmaterials); seltener dann, wenn ein Industriezweig sehr massenhaft gewisse Roh- und Hilfsstoffe konsumiert und dieselben wohlfeiler und unabhängiger vom Marktpreise selbst produziert (z. B. Anlage von Ziegelbrennereien durch Bauunternehmer und Baugesellschaften, Ankauf u. Betrieb von Kohlen- und Eisengruben durch große Maschinenfabriken oder Eisenbahnbaugesellschaften 2c.), endlich dann, wenn ein Industriezweig Abfallstoffe produziert, welche auch im gleichen Geschäfte wieder verarbeitet werden.

In all diesen Fällen aber müssen die Produktion und der Verbrauch an Rohstoffen in der Buchführung rechnerisch ausgeschieden, und der Ertrag der Rohproduktion vom Ertrage der industriellen Produktion, sowie die Kosten beider deutlich unterscheidbar sein; es muß auch — bei irgend größerem Betriebe — Leitung oder Direktion geteilt sein; um so vollständiger, je verschiedener die technische Thätigkeit.

Wo, wie in den meisten Industriezweigen, die Roh- und Hilfsstoffe eingekauft werden, ist es vor allem nötig, die angemessenen Kaufpreise zu ermitteln.

Das Maximum dessen, was der Produzent für seine Roh- und Hilfsstoffe bezahlen darf, wird gegeben durch die Berechnung dessen, was er durch die Verwendung und Verarbeitung der fraglichen Stoffe überhaupt gewinnt. Aber mit diesem Maximum weiß der Produzent bloß, bis zu welcher Grenze er überhaupt gehen kann. Bei den meisten industriellen Roh- und Hilfsstoffen stellen sich unter der Konkurrenz von Angebot und Nachfrage **Marktpreise** fest, welche die Regel bilden. An ihnen läßt sich nichts ändern, sondern sie bestimmen durch ihr Auf- und Niederschwanken auch die Preise der aus ihnen fabrizierten Ware.

Der Unternehmer hat, um zu erfahren, woher er die Rohstoffe beziehen und wie er schon beim Einkaufe die Konkurrenz bestehen soll, zu erwägen:

1. Welche ist die für den Betrieb im allgemeinen und für seinen Betrieb insbesondere entsprechende Qualität der Roh- und Hilfsstoffe? Oft giebt es mehrere Qualitäten, von welchen keine die absolut beste ist, weil jede für Produkte paßt, die einem anderen Konsumentenkreis konvenieren. Wie fein sind nicht die Qualitäten des Roheisens abgestuft!

2. Welche Preisverschiedenheiten bestehen bei gleicher Qualität? Dem Industriellen bietet sich für die meisten Roh- und Hilfsstoffe ein weitläufiger und mannigfaltiger Bezugsmarkt; Preiskourante und Proben von allen Produktionsplätzen kann er sich leicht verschaffen.

Aber die Frage, woher man am billigsten bezieht, erfordert auch Klarheit über die Frage:

3. Von welchem Orte geschieht der Bezug und Transport am sichersten, schnellsten, bequemsten und wohlfeisten? Bei schwer ins Gewicht fallenden Rohstoffen kommt oft der Transportpreis höher zu stehen, als der Ankaufspreis am Produktionsplatze. Und um den Transportpreis zu berechnen, muß man wieder seine verschiedenen Bestandteile kennen: Speditionsgebühren, Zölle, Krahn- und Wagegelder, die eigentliche Fracht, die Fracht vom Bahnhof oder vom Hafen in die Fabrik 2c. Aber nicht allein die Höhe der Transportkosten ist zu erwägen, auch die Schnelligkeit und Sicherheit des Transports. Bei Geschäften, welche flott gehen, kommt es oft sehr darauf an, rasch bedeutende Quantitäten Rohstoff zu beziehen. Je länger die Rohstoffe unterwegs sind, je größer ihre Masse und ihr Wert, um so schwerer fällt der Zinsverlust während des Transports in die Produktionskosten. Von zwei Rohstofflieferanten, von welchen der eine billiger, aber sehr unregelmäßig, der andere etwas teurer, aber viel regelmäßiger liefert, wird unter Umständen der letztere vorzuziehen sein.

Die Möglichkeit der Ersparnis beim Ankaufe der Roh- und Hilfsstoffe liegt nicht immer darin, daß man diese Stoffe auf dem billigsten Markte kauft oder mit den geringsten Transportkosten herbeischafft.

Auch genauere **Warenkenntnis** beim Einkaufe gewährt einen bedeutenden Vorteil. Wen sie in stand setzt, immer bloß die beste Qualität zu kaufen, dem giebt sie schon dadurch die Möglichkeit, zu sparen. Die beste Qualität ist in der Regel die vorteilhafteste. Der Minderpreis geringerer Qualitäten ist meistens noch zu hoch im Verhältnis zu ihrer geringen Brauchbarkeit, so daß eine gegen die beste Qualität um etwa 20—25 Prozent billigere Ware oft um 40—50 Prozent weniger leistungsfähig ist, als jene. Genaue Warenkenntnis gestattet also thatsächlich mehr zu bezahlen, als die Konkurrenten, und doch wohlfeiler zu arbeiten, als sie. In großen Fabriken werden eigene Bücher geführt (Quellenbuch), welche Aufschlüsse über die verschiedenen Quellen von Rohstoffen, deren Qualität und Preise, geben.

Ein weiterer Vorteil liegt in dem **Einkauf im großen**. Dies hat immer, wo die gekaufte Ware nicht verdirbt, den Vorzug, daß man billiger einkauft und bezieht, als beim Einkauf im kleinen. Der Vorrat macht es möglich, ungünstige Preisschwankungen vorübergehen zu lassen und auf bessere zu warten, lange Zeit hindurch Stoffe derselben Qualität zu verarbeiten und also sehr gleichförmige Ware zu produzieren, steigender Nachfrage auch steigende Produktion entgegenzustellen und die bei kleinen Vorräten unvermeidlichen Betriebsstörungen zu vermeiden.

Dabei muß natürlich beachtet werden, daß der große Vorrat nicht zu einer Zeit ergänzt werden darf, wo die Preise hoch stehen. Hat man versäumt, zur rechten Zeit einzukaufen, und steigen dann die Preise bedeutend, so wird man, bis wieder bessere Preise kommen, im kleinen einkaufen müssen.

Der Einkauf im großen und das Lagerhalten

20*

hat allerdings einen größeren Zinsverlust zur Folge; aber dieser Zinsverlust wird mehr als aufgewogen durch den Gewinn am Preise, wenn man in günstigen Zeiten eingekauft hat und die ungünstigen vorübergehen lassen kann, sowie durch den Vorteil eines stets reichlichen Vorrats. Dies gilt selbstverständlich nicht für alle Arten von Rohstoffen; nicht für jene, welche durch längere Lagerung Schaden leiden, schwinden, an Qualität abnehmen; nicht für jene, deren Aufspeicherung allzugroße Kosten verursachen würde, sei es wegen kostspieliger Einrichtung der Speicherräume, wegen hoher Feuerversicherung oder wegen der Notwendigkeit fortdauernder Bewachung.

Auch die Barzahlung bietet beim Einkaufe der Rohstoffe nicht unbedeutende Vorteile. Der barzahlende Abnehmer wird immer am besten bedient. Denn der Verkäufer schlägt bei dem, welcher nicht bar bezahlt, nicht allein den Zins darauf, sondern auch noch einen Zuschlag, welcher ihm die Möglichkeit, gar nicht bezahlt zu werden, ersetzt. Erhält er dagegen Barzahlung, so liefert er um den Betrag des Zinses und jener Sicherheitsprämie billiger; ja er wird oft noch mehr herabgehen, weil ihm die Barzahlung noch die stete Verfügung über bare Mittel für weitere Spekulationen gewährt.

Einkauf im großen, Einkauf bester Qualität, Vorrat halten und Barzahlung sind demnach die großen Vorteile bei der Erwerbung der Roh- und Hilfsstoffe. Auf die Dauer gehören auch keine größeren Mittel dazu, bloß für den Anfang.

C. Anwendung der Roh- und Hilfsstoffe. Sparsamkeit ist die Grundregel hinsichtlich der Anwendung der Roh- und Hilfsstoffe, um so wichtiger, je größer die Quote der Produktionskosten ist, welche speziell durch den Ankauf dieser Stoffe veranlaßt wird. Zur Ersparnis an diesem Teile der Produktionskosten helfen aber hauptsächlich folgende Mittel:

1. Ein größerer Vorrat läßt besser sparen, als ein kleiner, weil es bei jenem nicht so viel unverwertbare Reste giebt. Besteht der Rohstoff aus einzelnen größeren Stücken, so ist es, je größer die Stücke sind, um so leichter möglich, durch Ineinanderschneiden 2c. am Stoffe zu sparen. Besteht er aus größeren und kleineren, verschieden geformten Stücken, so ist es, je zahlreicher die Formen und Arten der Stücke, um so leichter möglich, für jedes zu fertigende Produkt ein passendes Stück Rohmaterial auszusuchen, welches weniger Arbeit und weniger Materialverlust bei der Zurichtung erfordert. Besteht der Rohstoff aus großen Massen kleiner Teilchen, so ist ebenfalls bei großem Vorrate die praktische Verwertung der verschiedenen Sorten leichter, die Verluste durch Verschütten, Verstreuen und Verstäuben verhältnismäßig geringer.

2. Sorgfältige Verwahrung und Schutz gegen schädliche Einflüsse. Auch sie sind leichter möglich bei einem größeren Vorrat, als bei einem geringeren. Ein Speicher, der 20000 Ballen oder Zentner eines Rohstoffes faßt, ist nicht doppelt so teuer, als ein solcher, der nur 10000 faßt.

3. Gewissenhafte Verbuchung des Verbrauchs und Bestandes.

4. Sparsame Verwendung des Materials. Hier ergiebt sich ein äußerst reiches Feld für die Kostenverminderung.

Die sparsame Verwendung des Materials erfordert manchmal einen einmaligen Mehraufwand (z. B. Einrichtung besserer Öfen, Herstellung besserer Maschinen und Geräte), welcher aber sehr bald seine vorteilhaften Wirkungen äußert. Auch geschicktere Arbeiter werden in sehr vielen Fällen zur Materialersparnis beitragen. Wie viel kann z. B. an Tuch beim Zuschneiden, an Kohle und Holz beim Heizen, an Farbe beim Anstreichen, an Maschinenöl beim Schmieren 2c. unbeschadet des Zweckes erspart werden!

Ersparung ohne Änderung der Qualität des Produktes ist möglich, wenn man das Produkt mit dem zulässig geringsten Aufwande an Material herstellt. Produkte aus Metall, Holz, Stein und Glas, aus Faserstoffen gestatten derartige Ersparnis, wenn geringere Festigkeit und Dicke der Brauchbarkeit nicht schadet (z. B. die Reduktion von Guß- und Schmiedewaren auf die kleinste, dem Zweck noch dienende Masse). Solche Ersparnisse beruhen teils auf besser durchdachten Formen, Konstruktionen und Zusammensetzungen, teils auf besserer Anordnung der Arbeit, auf Beteiligung der Arbeiter an der Ersparnis u. s. f. Die Teilung bisher verbundener Geschäftszweige führt meist zu einer besseren Ausnützung des Materials.

Zu einer möglichst vollständigen und möglichst vorteilhaften Ausnützung reicht es nicht aus, wenn man sich bloß hütet, Brauchbares wegzuwerfen; man muß auch zusehen, den Abfall thunlichst zu verringern und aus dem unvermeidlichen Abgange noch den größtmöglichen Nutzen zu ziehen.

In manchen Gewerbszweigen sind die Materialabgänge sehr bedeutend. Beim Schmieden des Eisens beträgt der Metallverlust durch Abbrand 6—20 Prozent, was in Hammerschlag verwandelt wird; dazu die Masse von Feil-, Dreh-, Bohr- und Hobelspänen. Bei der Fabrikation von Nähnadeln gehen höchstens 66 Proz. vom Gewichte des Rohstoffes als fertige gute Nadeln hervor und bei der Stahlfedernfabrikation betragen die Schroten vom Ausschneiden der Stahlplättchen 25—40 Prozent. Bei der Holzindustrie ist der Abfall im allgemeinen noch viel größer, als bei der Metallindustrie, weil bei jener das Überflüssige bloß entfernt, nicht umgeformt werden kann. So werden beim Fournierschneiden bis zu 50 Prozent des Holzes in Sägspäne verwandelt.

Die einzelnen Punkte, die bei der Materialersparnis besonders zu beachten sind, sind folgende:

a) Sorgfältige und umsichtige Einteilung beim Zuschneiden der Gegenstände aus Blech, Holz, Pappe, Leder, Gewebstoffen 2c. Also in vielen Fällen voriges Aufzeichnen, Ineinanderordnen und Ineinanderschneiden der auszuschneidenden Gegenstände. Dies findet seine Grenze nur in dem Werte des Zeitaufwandes, der zu der bezüglichen Einteilung

erforderlich ist. Manchmal ist diese Einteilung eine hergebrachte. Ein Beispiel der Art ist das Doublieren der Kämme, wobei dieselben in der Weise geschnitten werden, daß die Zähne eines Kammes aus den Zwischenräumen des andern entnommen werden.

Da sehr häufig an den Formen, welche ausgeschnitten werden, noch kleine Stücke, Fortsätze, Streifen ꝛc. zur Verbindung mit den anderen Teilen des Erzeugnisses haften bleiben müssen, ist auch auf passende Gestalt dieser zu sehen. Kann das Material nicht nach allen Richtungen hingelegt und zusammengefügt werden (z. B. gestreifte Kleiderstoffe), so ist die Einteilung natürlich noch viel schwieriger, als wo jenes (wie z. B. bei Blech ꝛc.) möglich ist.

b) Streben nach einer nutzbaren Gestalt und Größe der Abfälle. Löcher in starkem Blech z. B. werden vorteilhafter unter dem Durchstoß ausgeschnitten, statt gebohrt, weil (abgesehen vom Zeitgewinn) die ausgeschnittenen Scheibchen noch anderweitig verwendet werden können, die Bohrspäne nicht. Beim Abnehmen des Holzes wird man, um das abfallende Stück noch verwenden zu können, häufig die Säge dem Hobel vorziehen. Je größer die abfallenden Stücke und je regelmäßiger ihre Form, um so wertvoller sind sie.

c) Möglichste Verminderung des Abfalles durch eine zweckmäßige Arbeitsmethode. In der Gießerei und beim Schmieden kann hierin viel gethan werden, indem man die Gegenstände von so vollkommener Gestalt herstellt, daß möglichst wenig daran zu drehen, zu feilen und zu bohren bleibt, wodurch nicht allein am Material, sondern auch an Werkzeug und Arbeitszeit gespart wird. Der kleinere Werkstattbetrieb fehlt sehr oft gegen diesen Grundsatz und verwendet zu wenig Sorgfalt auf das Einformen der Modelle, das Schmieden ꝛc., so daß nachher die Fertigstellung viel mehr Umstände und Materialverluste hat. In der Holzverarbeitung trägt die thunlichste Anwendung des Spaltens und Biegens (statt des Sägens) sehr viel zur Verminderung des Abfalles bei.

d) Verwertung der unvermeidlichen Abfälle durch weitere Verarbeitung derselben. Allgemeine Regeln lassen sich darüber nicht aufstellen; es gilt in jedem Einzelfalle die Benützung lokaler und anderer Umstände. Ein hübsches Beispiel für die Verwertung solcher Abfälle bietet die Herstellung kleiner Schlösser für Kästchen ꝛc. aus Eisenblechschnitzeln, auch die Verwendung von Gewebestoffabfällen zu Puppenkleidern, Teppichen ꝛc.

e) Sorgfältiges Sammeln aller, auch der nicht direkt benutzbaren Abfälle. Hierher gehört u. a. das unbedingte Getrennthalten der Späne aus verschiedenen Metallen.

Die Stoffersparnis kann aber auch durch eine dem Abnehmer bekannte und von ihm gewollte Änderung der Qualität des Produktes bewirkt werden, indem dasselbe leichter, schneller verbrauchbar wird, wie namentlich bei Kleiderstoffen häufig der Fall. Die Mode hat darin großen Einfluß.

Bedeutende Ersparnisse können auch durch teilweise Anwendung von geringeren Rohstoffen erzielt werden, während der edlere, teurere Stoff nur zur Verschönerung verwendet werden wird. So namentlich beim Fournieren von Möbeln.

Bei einigen Gewerbszweigen kommen ganz eigentümliche Materialabgänge vor, welche eine vorteilhafte Nebenbenützung gestatten, wenn umsichtige Geschäftsleute ihre Aufmerksamkeit darauf wenden.

6. Kapitel: Der Kredit des Industriellen.

I. **Wichtigkeit.** Nicht so sehr wie der Kaufmann ist der Industrielle auf die Benützung des Kredits angewiesen, kann ihrer aber doch in sehr vielen Fällen nicht entbehren. Und zwar ist es sowohl die passive Benützung des Kredits — das Kreditnehmen, — als auch die aktive — das Kreditgewähren, welche oft genug den Industriellen zum Nachdenken über Wesen und Wirkung des Kredits nötigen. Niemals darf er im Kredit etwas anderes sehen, als die Vorausempfangnahme des Ertrags einer wirtschaftlichen Thätigkeit, welche mit Hilfe des Kredits in Scene gesetzt wird. Für den Industriellen existieren zwei Richtungen der Kreditthätigkeit; Produktion auf Kredit ist ihm die passive, Verkauf auf Kredit die aktive Seite der Kreditbenützung. Andere Formen von Kreditbenützung kommen wohl hie und da vor, sind aber keine dem industriellen Kredit speziell eigentümlichen.

II. **Arten.** Der Kredit, welchen der Unternehmer benützt, ist Anlage- oder Betriebskredit; je nachdem die durch den Kredit angezogenen Werte in die Anlage oder in den Betrieb verwendet werden. Die Unterscheidung ist deshalb wichtig, weil die Rückzahlungsbedingungen bei beiden Arten verschieden sein müssen. Kapitalien, welche in die Anlage gesteckt werden, fordern lange Rückzahlungsfristen, solche die in den Betrieb gesteckt werden, müssen in kurzer Frist, in der Regel nach Abfluß des Geschäftsjahres heimbezahlt werden.

Seinen Betriebskredit benützt der Unternehmer meistens in der Weise, daß er Roh- und Hilfsstoffe vom Rohproduzenten bezieht und bis zum Ablaufe des Geschäftsjahres schuldig bleibt. Er ist dazu häufig genötigt, weil auch seine Abnehmer ihm die gekaufte Ware eine Zeitlang schuldig bleiben.

Der industrielle Kredit ist ferner teils Personalkredit, teils Realkredit. Der reine Personalkredit ist wie allerwärts, so auch hier, eine Ausnahme. Man leiht dahin, wo man persönliche Tüchtigkeit, Redlichkeit und wirtschaftliches Verständnis weiß; aber das allein thut es nicht, wenigstens kann es nicht die Basis für umfangreiche Kreditgewährung werden. Sondern eine solche bedarf auch noch einer reellen Unterlage: eines Anwesens oder wenigstens eines kleinen Kapitals an Geräten, Maschinen, Rohstoffen, fertigen Produkten und an Kundschaft. Kann ein Industrieller, wie z. B. ein Bauunternehmer, neben seinem Personalkredit zugleich hypothekarische Sicherheit bieten, um so besser für ihn, weil die Hypothekzinsen niedriger sind, als die im kaufmännischen Verkehr.

III. **Zufluß des Geschäftskapitals auf dem Kreditwege.** Sehr selten arbeitet ein Unternehmer bloß mit eigenem Kapital; häufig ist er genötigt, den Kredit zu benützen, um fremdes Kapital leihweise in sein Geschäft einzuführen, da fruchtbar zu verwerten und später mit Zinsen wieder heimzahlen zu können.

Die Produktion mit fremdem Kapital nimmt aber wieder verschiedene Formen an, je nach der Art der Verzinsung und Heimzahlung der geliehenen Werte.

Die einfachste Form, die des Darlehens, kommt namentlich im Kleingewerbe nicht selten vor, findet sich aber auch unter der Form von Anleihen bei großen Unternehmungen. In wirtschaftlicher Hinsicht hat sie das Eigentümliche, daß sie in der Regel nicht wegen einzelner bestimmter Produktionshandlungen in Anspruch genommen wird, sondern zum Zwecke der Gründung oder Erweiterung des ganzen Geschäfts oder zur Erhaltung desselben in Stürmen und Krisen.

Daraus erklärt es sich auch, daß diese Form der Kreditbenützung keine kurzen Rückzahlungsbedingungen erträgt. Das Kapital wird aufgenommen, um ein Geschäft zu gründen und fortzuführen, um eine längere Reihe von Jahren hindurch Erträge daraus zu ziehen; aus den Überschüssen der jährlichen Erträge muß daher die Schuld im Laufe längerer Zeiträume nach und nach zurückbezahlt werden.

Bei allen solchen Geschäftsdarlehen ist es nicht allein für den Gläubiger, sondern auch für die Schuldner wichtig, daß die andere Partei solid und zahlungsfähig ist. Weshalb für den Gläubiger, das bedarf keiner Erläuterung; für den Schuldner ist ein zahlungsfähiger Gläubiger deshalb nötig, weil im Falle eines Konkurses desselben der Schuldner das geliehene Kapital den Konkursgläubigern seines Gläubigers herauszahlen muß und eine solche unerwartete Verringerung seines Geschäftskapitals sehr störend wirken könnte.

IV. **Betriebskredit.** Im allgemeinen sollte die Kreditwirtschaft auf dem Gebiete des industriellen Betriebs viel mehr vermieden werden, als dies in Wirklichkeit geschieht. Barwirtschaft sollte die Regel, Kreditwirtschaft nur die Ausnahme sein. Eine vorzugsweise mit Kreditkapitalien arbeitende Produktion hat mit viel mehr Schwierigkeiten zu kämpfen, als eine auf Barkapital ruhende; sie ist unselbständiger und leidet unter dem fortwährenden Drucke der Gefahr, daß die Kreditkapitalien zurückgezogen werden. Wie es in der Landwirtschaft nichts Ungünstigeres giebt, als ein tief verschuldetes Besitztum, so auch beim industriellen Betriebe. Die mit großen Schuldverhältnissen behaftete Produktion ist von häufigen Krisen heimgesucht.

Mit der Kreditwirtschaft beginnt für ein Geschäft die Gefahr, daß Geschäftsverluste und Unregelmäßigkeiten zum Bankrott führen.

Den Wechselkredit kann der Industrielle in passiver Richtung entweder in der Weise benützen, daß er seine Einkäufe mit trockenen, erst nach einer gewissen Frist fälligen Wechseln bezahlt, oder in der Weise, daß er von seinen Kunden, welche nicht auf der Stelle bar bezahlen wollen, sich mit Tratten bezahlen läßt, welche erst nach einiger Zeit fällig sind, und daß er diese Tratten vor Ablauf der Frist verkauft, diskontiert. Beides sind indessen Wege, welche keineswegs unbedenklich und auch den bezüglichen Geschäftsfreunden oft nicht annehmbar sind.

Wer Rohstoffe auf Kredit kauft, ist in viel ungünstigerer Lage, als der Barkäufer. Der Verkäufer wird sich die Stundung des Preises entweder durch höheren Preisansatz oder durch die Lieferung schlechterer Waren vergüten lassen; in der Regel sogar durch beides. Der Lieferant schlechter Rohstoffe hat ein Interesse daran, seine schlechte Ware bei borgenden Käufern anzubringen, weil die Barkäufer sie nicht nehmen oder zu schlecht bezahlen würden. Für den borgenden Kunden hält sich der Verkäufer den Ausschuß. Der Barkäufer steht dagegen selbstbewußt auf dem Markte; ihm bietet sich die reichste Auswahl; er kann seinerseits wieder seine Kunden auf das Beste bedienen. Er verdient beim Einkauf wegen seiner Warenkenntnis und Barüberlegenheit und verdient beim Verkauf durch die Möglichkeit freierer Preisstellung und rascheren Umsatzes.

Erst die bare Kasse gewährt in allen wirtschaftlichen Lagen die Vorhand; von ihr hängt die wirtschaftliche Kraft und Freiheit des Unternehmers ab. Dies gilt für kleine, wie für mittlere und große Geschäfte. Mit Recht nennt man die Ausdehnung des Borgsystems, die zu geringe Rücksichtnahme auf den Gewinn beim Einkauf eine der schwachen Seiten unserer deutschen Industrie.

Eine andere Form der Benützung des Betriebskredits ist dann gegeben, wenn der Unternehmer Arbeitslöhne, für welche während der Woche, oder Gehälter, für welche während eines Monats gearbeitet wird, erst am Schlusse der Woche oder des Monats ausbezahlt. Er wird in diesem Falle, während die Arbeitsleistung vollbracht wird, allmählich Schuldner seiner Arbeiter und Geschäftsbeamten, und seine Schuld an dieselben wächst mit jeder Minute während der Arbeitszeit. Dieser Art von Geschäftsschuld kann selbst der solideste, durchaus dem Grundsatze der Barwirtschaft huldigende Unternehmer nicht entgehen.

Eine gleichfalls sehr häufige Art von Betriebsschulden ist die Miete für Geschäftslokale, seien sie nun Werkstätten, ganze Häuser oder Verkaufsläden. Der bezügliche Hausbesitzer gewährt hierbei dem industriellen Mieter einen Betriebskredit; die Schuld ist eine von Periode zu Periode sich erneuernde, welche fortwährend zu den laufenden Kosten gerechnet und aus den Betriebserträgnissen bezahlt werden muß. Betriebsschulden sind auch die Forderungen von Transportanten an den Unternehmer für die Verfrachtung der von ihm bezogenen Rohstoffe und versendeten Waren. Ähnlichen Charakter haben gewährte Zollkredite, ausständige Steuerforderungen des Staates.

Vom Betriebskredit gilt die Regel, daß wer keinen Kredit zu geben braucht, auch keinen zu

nehmen habe. Wer für seine Produkte den richtig berechneten Preis bar bekommt, muß auch im stande sein, Roh- und Hilfsstoffe 2c. bar zu bezahlen.

7. Kapitel:
Die Handelsgeschäfte in der Industrie.

I. **Allgemeines.** Jedes industrielle Unternehmen ist zugleich Handelsunternehmen. Denn — ganz abgesehen von den mit dem Produktionsmaterial vorzunehmenden Veränderungen — kauft der Industrielle und verkauft wieder. Er kauft zu einer anderen Zeit — häufig auch an einem anderen Orte, als er verkaufen wird. Da die Preise der Rohstoffe und Hilfsmaterialien keineswegs immer gleich bleiben, so hat häufig das, was der Produzent in das Produkt verwendet, beim Anfange der Produktion einen anderen Preis, als beim Verkaufe des Produktes. Diese Preisdifferenz muß jedem Unternehmer bewußt sein.

Das Produkt verändert also während des Produktionsprozesses seinen Wert nicht nur durch diesen, sondern auch unabhängig von ihm durch die örtlichen und zeitlichen Preisdifferenzen der im Produkt aufgehenden Materialien (und Arbeiten).

Um sich darüber klar zu werden, kann sich der Unternehmer vorstellen, daß er die eingekauften Roh- und Hilfsstoffe nicht verarbeite, sondern so, wie er sie eingekauft hat, wieder verkaufe. Er wird sich dann veranlaßt sehen, die Zeit und den Ort der billigsten Einkaufs- und der höchsten Verkaufspreise auszuwählen.

Aber dieser allgemeine Grundsatz wird durch die Eigentümlichkeiten des industriellen Betriebs vielfach modifiziert. Es ist nicht möglich, immer die günstigste Einkaufszeit aufzusuchen, weil der Einkauf dem Gange der Produktion entsprechen muß. Die Produktion darf nicht ins Stocken geraten, sonst liegen ihre Kapitalien tot da; allzugroße Vorräte an Produktionsmaterialien kann der Unternehmer auch nicht halten; so ist er genötigt, manchmal teuer einzukaufen, obgleich er weiß, daß er vielleicht in kurzer Zeit wieder billiger kaufen könnte. Ebensowenig ist es möglich, stets den Ort der billigsten Einkaufspreise auszusuchen. Zunächst fordert es schon die Stetigkeit des Geschäfts, nicht allzuhäufig die Einkaufsplätze zu wechseln, weil unter solchem Wechsel die Regelmäßigkeit des Bezugs Schaden leiden könnte. Unter zwei Bezugsplätzen, welche zu gleichen Preisen gleich gutes Material in die Fabrik liefern (bei welchen also der Vorteil billigeren Einkaufs, den der eine voraus hat, etwa durch die höheren Transportkosten aufgewogen wird) ist jener vorzuziehen, von dem man regelmäßigere Lieferungen erwarten darf. Oft aber wird man auch jenen vorziehen, welcher näher liegt, dessen Produktionsverhältnisse bekannter sind und sich leichter voraussehen lassen. Unter anderen Umständen wieder wird man jenen vorziehen, der massenhaftere Lieferung erwarten läßt. Dies wird insbesondere bei beabsichtigter Erweiterung des eigenen Betriebs der Fall sein.

Ähnlich steht es mit dem Verkauf. Der industrielle Unternehmer kann in der Regel den Zeitpunkt nicht abwarten, wo die Preise seiner Produkte besonders hoch stehen. Denn er arbeitet entweder auf Bestellung und muß dann die bedungenen Preissätze einhalten, oder er arbeitet für den Markt und dann wird ihm ein rascher Absatz häufig lieber sein, als ein etwas lohnenderer, aber später erfolgender. Auch hinsichtlich des Ortes des Verkaufs wird er in der Regel den gewöhnlichen Verkaufsplätzen treu bleiben und nur, wenn ungewöhnlich günstige Konjunkturen sich ergeben, andere Plätze aufsuchen, ohne die alten regelmäßigen Abnehmer zu vernachlässigen.

Im allgemeinen zeigt sich eine steigende Zunahme des Marktverkaufs gegenüber den Arbeiten auf Bestellung. Manche gewerbliche Produkte, welche früher nur auf Bestellung geliefert wurden, werden heutzutage für den Marktverkauf hergestellt (z. B. Familienhäuser, fertige Kleidungsstücke, kleinere Maschinen), wenn auch nicht immer, doch sehr häufig.

II. **Verkauf auf Bestellung.** Wer auf Bestellung arbeiten will, muß den Preis so stellen, daß derselbe die Produktionskosten deckt und einen angemessenen Reingewinn übrig läßt. Ausnahmsweise kann manchmal auf diesen Gewinn aus geschäftlichen Rücksichten verzichtet werden. Dies kommt namentlich bei jungen Unternehmungen vor, welche in der Konkurrenz mit älteren Sieger bleiben und durch billige Preise Kundschaft gewinnen wollen. Es bleibt diese Verzichtleistung auf den üblichen Gewinn aber stets ein gefährliches Wagnis, weil es ungewiß ist, ob man den gehofften Erfolg damit erreicht.

Da der Besteller in der Regel die Auswahl unter mehreren, oft unter sehr vielen Unternehmern hat, entsteht unter diesen eine lebhafte Konkurrenz um Bestellungen. Der Besteller läßt sich von dem liefern, der ihn am besten und billigsten bedient, und es ist Aufgabe jedes Unternehmers, der auf Bestellung arbeiten will, in dieser Konkurrenz möglichst oft Sieger zu bleiben. Dazu dienen: genaueste Berechnung der Selbstkosten, gründliche Geschäftskenntnis, strengste Solidität. Neben der Organisation des ganzen Betriebs konzentriert sich die Thätigkeit des Unternehmers in den Lieferungskontrakten. Geschicklichkeit und Erfahrung im Entwurf solcher Kontrakte, oft auch Risiko, gewährt auf lange hinaus und in weiten Kreisen die Vorhand. Die billigsten Preise wird jener Unternehmer stellen können, dessen ganze Anlage am wohlfeilsten und praktischsten eingerichtet ist, der die besten Bezugsquellen für Material kennt, die tüchtigsten Arbeiter besitzt, sich das genaueste Bild vom speziellen Bedürfnis des Bestellers zu schaffen vermag und diesem Bedürfnis durch praktische Gestaltung der Leistung am besten entspricht.

Ist man in all diesen Stücken sicher, hat man richtig kalkuliert und sich mit einem mäßigen Gewinne begnügt und erfährt nun, daß ein Konkurrent noch weniger fordert oder mehr bietet: dann

kann man ruhig auf die Bestellung verzichten in der Überzeugung, daß man mit solchen Konkurrenten nicht lang werde zu kämpfen haben. Nie darf man sich verleiten lassen, an der Qualität des Produktes, statt am Preise verdienen zu wollen.

Ist ein Unternehmer ohne alle Konkurrenz, dann mag es ihm wohl gestattet sein, durch hohe Preise diesen Vorteil auszubeuten.

Die Zahlung bei bestellten Arbeiten erfolgt entweder pränumerando, oder nach geschehener Lieferung, oder ratenweise während der Ausfüllung der Bestellung.

Pränumerando-Zahlungen kommen selten vor. Hat es der Unternehmer aber mit Bestellern zu thun, deren Zahlungsfähigkeit zweifelhaft ist, und handelt es sich um Arbeiten, die anderwärts nicht abzusetzen sind, so gebietet die Vorsicht, sich entweder eine Pränumerando-Zahlung oder wenigstens eine Deponierung des kontraktmäßigen Preises auszubedingen.

Hat, wie dies Regel ist, die Zahlung nach erfolgter Lieferung zu geschehen, so muß bei der Preisberechnung hierauf Rücksicht genommen werden. Der Preis muß die Verzinsung der früher gemachten Auslagen mit enthalten.

Manchmal, namentlich bei großen Lieferungsobjekten und bei solchen, deren wirkliche Brauchbarkeit sich erst im Laufe der Zeit herausstellt, muß sich der Produzent spätere Nachzahlung gefallen lassen. Auch dann müssen die Zinsen des rückständigen Preises berücksichtigt werden.

Fordert der Besteller Garantie für die Qualität, so mag der Produzent wohl Sicherheit für den Preis verlangen. Ehe man aber überhaupt für Qualität und Brauchbarkeit garantiert, muß man überlegen, ob eine solche Garantieleistung nicht mißbraucht werden kann. Der Produzent muß sich wohl hüten, daß er nicht in Anspruch genommen werde wegen solcher Mängel, die bloß in der verkehrten Anwendung der gelieferten Sache begründet sind.

Bei allen größeren Bestellungen ist es empfehlenswert, die Verpflichtungen und Rechte beider Parteien in einem schriftlichen Kontrakte festzustellen. Solche Lieferungskontrakte sollen klare und unzweideutige Bestimmung enthalten:

1. Über den eigentlichen Gegenstand der Lieferung (Größe, Gewicht, Stückzahl, Leistungsfähigkeit, Material, Zusammensetzung, äußere Ausstattung 2c.).
2. Über die Ablieferungszeit und den Ort der Lieferung.
3. Über den Preis, die Formen, Termine 2c. der Zahlung.
4. Über etwaige Konventionalstrafen (wegen Versäumnis).
5. Eventuell auch noch über die Art, auf welche Streitigkeiten entschieden werden sollen.

Es ist passend, für solche Lieferungsverträge ein eigenes Buch anzulegen.

III. **Marktverkauf.** Wer nicht auf Bestellung, sondern auf Lager, auf Vorrat arbeitet, muß, um möglichst rasch und zu möglichst hohen Preisen verkaufen zu können, die Natur und Stärke der marktmäßigen Nachfrage genau kennen, ihre Richtung, ihre Zu- und Abnahme scharf beobachten und durch technische Befähigung geeignet sein, der wachsenden Nachfrage rasch durch entsprechende Mehrproduktion zu folgen, bei zurückgehender Nachfrage auch die Produktion rechtzeitig und entsprechend einzuschränken.

Es ist allerdings nicht möglich, daß in jedem Industriezweig sich die Produktion der wechselnden Nachfrage entsprechend nach Belieben einschränke oder ausdehne, ohne Verluste mit diesem Wechsel herbeizuführen.

Unternehmungen, bei welchen ein Anpassen der Produktion an die wechselnde Nachfrage nicht ohne große Verluste geschehen kann, sind darauf angewiesen, sich nur in dem Maße auszudehnen, als ihre stetige Kundschaft wächst, und gerade diese feste Kundschaft durch strengste Solidität sich zu erhalten.

Auch beim Marktverkaufe darf das Mittel zum Bestehen der Konkurrenz nicht bloß in billigen Preisen, sondern es muß auch in guter Qualität des Erzeugnisses gesucht werden.

IV. **Verkauf auf Kredit.** Beim Kreditgeben fordert es die Vorsicht, daß man das Risiko, welches immer darin liegt, möglichst verteilt, in der Weise, daß man den Verlust durch Zahlungsunfähigkeit einiger Geschäftsfreunde stets mit eigenem Kapital decken kann. Jeder Schuldner muß gewissermaßen Sicherheit bieten für alle übrigen; dabei darf natürlich keiner mit so hohen Schulden im Buche stehen, daß die Zahlungsfähigkeit aller übrigen nicht hinreichen würde, den Schaden zu ersetzen, den man aus dem Bankrott des einen erleiden würde. Ein Geschäftsmann, der viele Schuldner hat, wird immer einen gewissen Prozentbetrag annehmen müssen, welcher jährlich durchschnittlich von all seinen Ausständen infolge von Zahlungseinstellung ausbleibt und entweder spät, teilweise oder gar nicht einbringbar ist. Je solider die einzelnen Schuldner, um so geringer kann dieser Prozentbetrag sein.

Je nach der Art des Erzeugnisses, das man produziert und dem Schuldner auf Kredit giebt, muß dieser Kredit verschieden sein. Produzenten, in deren Geschäftszweige bedeutende Preisschwankungen einzutreten pflegen, riskieren viel mehr, wenn sie ihren Abnehmern große Kredite gewähren, als solche, deren Produkte in regelmäßigem Verlaufe Absatz finden. Je nachdem das Produkt mehr oder weniger dem Verderben ausgesetzt ist, wird man gleichfalls im Kreditgeben mehr oder weniger zurückhaltend sein, weil die leichte Verderbnis einer Ware einen Preisrückgang gefährlicher macht.

Immer ist Verkauf gegen bar dem Verkauf auf Kredit vorzuziehen. Durch hohe Zinsen, welche der Verkäufer beim Verkaufe auf Kredit sich zahlen läßt, deckt er sich zwar gegen Zinsverlust, aber niemals vollständig gegen das Risiko, gar nicht bezahlt zu werden. Wenn ein Unternehmen einmal zu einem einigermaßen regelmäßigen Betriebe gekommen ist, wird es häufig nicht mehr nötig sein,

auf Kredit zu verkaufen. Nur in dem so recht unmittelbar für die Konsumenten arbeitenden Kleingewerbe ist der Kreditverkauf leider viel zu sehr eingewurzelt.

Wenn man durch einen Kommissionär verkauft, so muß man auf sofortige Barzahlung jedes Verkaufspostens verzichten, weil man nicht kontrollieren kann, wann und wieviel der Kommissionär im einzelnen Falle verkauft hat. Man kann sich aber ausbedingen, daß der Kommissionär stets nur gegen bar verkaufe und die Verkaufspreise regelmäßig in bestimmten Perioden nach Abzug seiner Provision ꝛc. übersende.

Wo man vom Lager auf Kredit verkauft, kann dies natürlich nur geschehen, wenn man die Kreditwürdigkeit des Käufers kennt.

Jedenfalls muß bei einem geordneten Geschäftsbetriebe der Unternehmer, welcher auf Kredit Arbeiten herstellt oder Erzeugnisse verkauft, genau wissen, wann er Zahlung erhält. Die Ungewißheit über diesen Punkt stört jede Regelmäßigkeit des Betriebs und verteuert die Leistung desselben. In großen Geschäften und bei großen Verkäufen kann man sich in dieser Hinsicht wenigstens dadurch helfen, daß man Zahlung in guten Wechseln fordert, welche nach Ablauf der Kreditfrist fällig sind. So sichert sich der Unternehmer den Kaufpreis und kann sogar sofort über denselben verfügen.

Der kleine Fabrikant kann seine Ware durch einen Agenten verkaufen, der eine gewisse Provision erhält und die Ware für Rechnung des Fabrikanten verkauft. Er wird hierbei höhere Preise erzielen als beim Kommissionsverkauf; aber er ist, auch wenn der Agent noch so vorsichtig zu Werk geht, doch Verlusten, Mißhelligkeiten und Chikanen des Verkaufs ausgesetzt. Zudem wird der Agent, weil er nur einen kleinen Fabrikanten vertritt und mit dem Verdienste daraus nicht reicht, sich mehrere Agenturen verschaffen, seine Aufmerksamkeit teilen, schließlich für eigene Rechnung Geschäfte treiben, weil dieselben am rentabelsten sind, und die Agenturen als Nebensache, vielleicht nur als Mittel zum besseren Verkauf der eigenen Ware betrachten.

V. **Der Kleinindustrielle und sein Kunde.** Für den Kleinindustriellen ist die persönliche Behandlung des Kunden relativ wichtiger, als für den Großindustriellen. Namentlich mögen jene Kleinindustriellen, mit welchen eventuell Kaufleute konkurrieren können, darauf achten, es den Kaufleuten in Bezug auf die Behandlung der Kunden nachzuahmen. Ein vernünftiger Kaufmann ist selbst in den schlimmsten Situationen gegen seine Geschäftsfreunde immer artig und nimmt auch Rücksichten gegen jene, mit denen er etwa gegenwärtig noch nicht verkehrt. Der Handwerker dagegen verfällt allzuhäufig, namentlich in der Meinung, daß ihm Unrecht geschehe, in den Fehler der Grobheit, oder er vernachlässigt jene Konsumenten, welche bei ihm nichts oder nicht regelmäßig arbeiten lassen. So kommt es, daß mancher Kleinindustrielle sich eine Kundschaft verscherzt, bei der er noch viel hätte verdienen können, oder daß er durch Vernachlässigung neue Kunden abstößt. Da muß natürlich die von Klugheit und Höflichkeit getragene Konkurrenz anderer siegen.

Ein anderer Fehler, den sich das Kleinhandwerk häufig zu Schulden kommen läßt, liegt in der oft sehr mangelhaften Auswahl, welche dem Publikum zur Verfügung gestellt wird. Zur Entschuldigung wegen der fehlenden Artikel wird dann angeführt, entweder daß es an Kapital mangle oder daß keine Nachfrage nach den betreffenden Artikeln vorhanden sei. Bezüglich des ersteren Entschuldigungsgrundes muß auf die Thätigkeit von Vorschuß- und Kreditvereinen hingewiesen werden, bezüglich des letzteren darauf, daß eine große Auswahl häufig die Nachfrage erwecken und erweitern hilft.

Auch in Bezug auf die Lieferzeit bestellter Arbeiten steht die Kleinindustrie gegenüber dem Großbetrieb weit zurück. Die Geduld der Kunden wird oft schmählich mißbraucht. Bei vielen Handwerkern ist es geradezu Regel, daß man bestellte Arbeiten nicht zur versprochenen Stunde erhält.

Viele Geschäftsleute betrachten es als einen erlaubten und rationellen Geschäftsvorteil, Kunden verschiedener Art in verschiedener Weise zu bedienen.

Bei jedem Kunden, der zum erstenmale als Abnehmer des Geschäfts auftritt, wird in Betracht gezogen, ob es bloß der Zufall sei, der ihn einmal dem Geschäfte zugeführt hat oder ob seine Kundschaft etwa dauernd gefesselt werden könne. Im ersteren Falle läßt man ihn tüchtig zahlen und scheut sich vielleicht nicht, ihm sogar schlechte Ware anzuhängen; im letzteren Falle dagegen verfährt man möglichst glimpflich mit ihm, um ihm das Geschäft im schönsten Lichte zu zeigen.

Dieses Verfahren, vielfach üblich bei kleinen Unternehmungen, ist auch ein kleinliches. Der industrielle Unternehmer muß bedenken, daß jeder Verkauf, jede Leistung zum Renommee oder zum Verruf seines Geschäftes beitragen kann. Er muß in allen Fällen und allen Kunden gegenüber nach bestem Wissen und Können und nach möglichst gleichem Maßstabe arbeiten und seine Preise stellen. Momentane Begünstigungen sind nicht im stande, Kunden dauernd an das Geschäft zu fesseln, und mancher, dem man es nicht angesehen hat, wäre ein dauernder Kunde geworden, wenn man ihn so behandelt hätte, wie die ständigen Abnehmer. Etwas anderes ist es, wenn z. B. ein Unternehmer seine ältesten und treuesten Abnehmer, jene, denen er vielleicht den ganzen Aufschwung seines Geschäftes verdankt und die etwa lange Zeit seine einzigen Abnehmer waren, ungewöhnlich gut und billig bedient und sie länger zu alten niedrigen Preisen fortbeziehen läßt, während die große Masse der Kundschaft zu anderen, höheren Preisen bezieht. In diesem Falle hat die Begünstigung des alten Kunden mehr den Charakter einer aus geschäftlicher Dankbarkeit gegebenen Tantième, einer Art von stiller Geschäftsteilhaberschaft.

VI. **Die Transportgeschäfte und das industrielle Gewerbe.** Die Transportanstalten sind für den Industriellen Mittel zum Bezug von Rohstoffen

und Hilfsmaterialien, zum Zuflusse menschlicher Arbeitskräfte, zur Versendung seiner Produkte nach den Absatzmärkten. Allgemein gültige Regeln für ihre Benützung lassen sich nur wenige aufstellen, da in jedem einzelnen Falle die lokalen Verhältnisse entscheiden.

In der Regel stehen einem Unternehmen sowohl in der Richtung des Bezugs als auch in jener des Absatzes mehrere konkurrierende Transportmittel zur Verfügung: Eisenbahnen, Landstraßen, Flußverbindungen, oft auch Kanal- und Seewege. Bei der Auswahl des geeignetsten dieser Transportmittel ist zu berücksichtigen:

1. Die Kostspieligkeit des Transports.

2. Die Schnelligkeit. Unter Umständen, namentlich wenn Aufträge sich häufen, erwartete Rohstoff-Lieferungen ausbleiben, wird man ungewöhnlich schnellen Bezug begehren und selbst größere Kosten nicht scheuen, um ihn zu ermöglichen.

3. Die Sicherheit. Je regelmäßiger ein Produktionszweig geht, je mehr er darauf angewiesen ist, zu bestimmten Fristen Roh- und Hilfsstoffe zu empfangen, Ware abzuliefern, je kostbarer die Versandtgegenstände sind, um so mehr muß die Sicherheit des Transports berücksichtigt werden.

4. Der Einfluß der Transportart auf den Transportgegenstand. Manche Transportgegenstände leiden durch den Transport oder bei öfterem Umladen Schaden, und ist daher auch die Frage zu erwägen, welche Transportgelegenheit in dieser Hinsicht mehr Garantie bietet, bei Beschädigungen sicherer Ersatz leisten wird ꝛc.

Wie beim Einkaufe, so ist auch beim Transport die Massen-Operation gleichbedeutend mit einer Ermäßigung der Kosten. Dies bezieht sich namentlich auf den Bezug von Roh- und Hilfsstoffen.

8. Kapitel: Recht und Politik der Gewerbe.

I. **Im allgemeinen.** Die industriellen Gewerbe können, was ihre rechtliche Stellung betrifft, entweder gebundene oder freie sein. Dieser Gegensatz kommt erst bei einer gewissen wirtschaftlichen Entwickelung zur Erscheinung. In ihren Anfangszuständen pflegen die gewerblichen Thätigkeiten überall frei, ohne bestimmte Ordnung ausgeübt zu werden; sie werden bloß innerhalb der Familien für den eigenen Bedarf oder von unfreien Arbeitern im Dienste ihrer Herren vollbracht. Erst wenn einmal Wirtschaft und Technik so weit entwickelt sind, daß die wichtigsten industriellen Gewerbe besondere Berufszweige geworden sind, denkt man daran, ihren Betrieb in eine bestimmte vorgeschriebene Gestalt zu bringen. Eine solche Gebundenheit der Gewerbe ist möglich:

A) Durch die Gewerbtreibenden selbst: System der Zünfte, Zwangsinnungen, wobei allerdings Zustimmung und Mithilfe der politischen Obrigkeiten nötig. Dieses System war die Grundlage des gewerblichen Rechts im Mittelalter und bis in das gegenwärtige Jahrhundert herauf.

B) Durch die Staatsgewalt. Hier beruht die Regelung des Betriebs auf einer obrigkeitlichen Konzessionierung. Auch die Herstellung einer sozialistischen Wirtschaftsordnung würde als ein besonders weit getriebenes und bis in die Einzelheiten durchgeführtes System des unfreien Gewerbebetriebs erscheinen. Die charakteristischen Merkmale der früher üblichen Unfreiheit der Gewerbe bestanden in: Zwangsinnungen, welche den Zutritt gestatten oder verweigern konnten, — Notwendigkeit eines bestimmten Gangs der technischen Ausbildung, — Befähigungsnachweis, — beschränktes Niederlassungsrecht, — Bann- und Zwangsrechte verschiedener Art, — Beschränkungen von Betriebsform und Betriebsumfang, — mitunter Preistaxen.

Die Unfreiheit der Gewerbe mußte sich anders gestalten, je nachdem die ordnenden Bestimmungen von einem engeren oder von einem weiteren Kreise obrigkeitlicher Macht ausgingen. Im allgemeinen aber erscheint als Grundzug der gewerblichen Unfreiheit die Herrschaft des Monopols, d. i. des ausschließenden Vorrechts; dasselbe kann die mannigfachsten Formen annehmen und in denselben bald mehr, bald weniger drückend erscheinen.

II. **Die Gewerbefreiheit.** Mit der Einführung der Maschine in die industriellen Gewerbe waren seit dem Anfange des Jahrhunderts ganz neue Bedingungen des gewerblichen Betriebs gegeben; die alte Gebundenheit konnte nicht mehr aufrecht erhalten bleiben. Immer drängender gab sich das Verlangen nach Freigebung der Gewerbe kund, bis in allen Kulturländern die alten Zunftordnungen zusammenbrachen. So ist heutzutage die Gewerbefreiheit Grundgedanke der rechtlichen Ordnung des Gewerbewesens. Die Gewerbefreiheit fordert freie Berufswahl für die Gewerbtreibenden, Freiheit in der Wahl der Niederlassung, in der Form und dem Umfange des Betriebs. Sie verwirft die Anforderung eines bestimmten Lehrgangs, einer bestimmten Lehrzeit, sowie den Befähigungsnachweis. Das Konsumentenpublikum allein soll über die Qualität der Produkte entscheiden, keinerlei obrigkeitliche Bestimmungen die freie Konkurrenz einschränken oder den Preis der gewerblichen Produkte beeinflussen. Der einzelne Gewerbtreibende muß sich auch seinen Absatz selbst schaffen; niemand verbürgt ihm Käufer und Kunden.

Gewisse Einschränkungen der gewerblichen Freiheit sind indessen doch geblieben. Ganz unbeschränkte Freiheit ist nirgends durchgeführt. Die neueren Beschränkungen aber unterscheiden sich von der vormaligen Unfreiheit dadurch, daß sie nur Ausnahmen sind, daß sie gesetzlich für alle gleich sind, die gewisse Betriebe oder Unternehmungsformen haben, und daß sie aus öffentlichem Interesse bestehen.

III. **Die einzelnen Beschränkungen** des gewerblichen Betriebes können sein:

1. Sicherheitspolizeiliche Beschränkungen. Erfordernis obrigkeitlicher Genehmigung für solche Anlagen und Einrichtungen, durch welche Leben oder Gesundheit oder wichtige Interessen der außerhalb des Betriebs stehenden Personen gefährdet werden können.

2. Beschränkungen zum Schutze der Arbeiter (Vorschriften über Arbeitszeit und Arbeitsart, über die Art der Lohnzahlung 2c.)

3. Beschränkungen im Interesse der Lehrlinge (Sicherung einer genügenden Ausbildung derselben; Schutz gegen Mißbrauch und schlechte Behandlung).

4. Beschränkungen zum Schutze der Konsumenten (Verhinderung des Verkaufes gesundheitsschädlicher oder verfälschter Produkte; Beschränkung des Apothekerwesens).

5. Beschränkungen im Interesse des Kreditwesens bei den durch Gesellschaften betriebenen Unternehmungen.

6. Betriebsbeschränkungen zu Steuerzwecken. Hierher gehören jene gesetzlichen Bestimmungen, welche die Durchführung der indirekten, von gewerblichen Produzenten erhobenen Steuern bezwecken; sowie die in manchen Staaten bestehenden Staatsmonopole für gewisse Gewerbszweige (Tabak, Salz 2c.).

7. Beschränkungen im Interesse des gewerblichen Erfinder- und Urheberrechts. Das Rechtsbewußtsein der Kulturvölker fordert einen Schutz der geistigen Arbeit und der Urheberschaft; es erzielt denselben durch die Einrichtung der Erfindungspatente, welche allein dem Erfinder seine Erfindung vergütet und das Fabrikgeheimnis in seinen schädlichen Wirkungen abschwächt. Analog ist der Muster- und Markenschutz.

IV. **Staatliche Einrichtungen zur Förderung.** In einem weit höheren Grade als die Rohproduktion sind die industriellen Gewerbe einer Förderung durch die Wirtschaftspolitik zugänglich. Weil die industriellen Gewerbe nicht so abhängig von der Natur sind, können sie vom Staate weit leichter in irgend eine besondere Richtung gelenkt werden, als die Rohproduktion. In dem Systeme des modernen Rechtsstaates braucht in der Regel kein Zwang im Gebiete der industriellen Gewerbe angewendet zu werden, sondern der Egoismus der einzelnen Unternehmer ist hinreichender Sporn für sie, um zu thun, was am ersprießlichsten ist. Die industrielle Politik hat also vorzugsweise eine Richtung der Pflege und Anregung einzuschlagen. Auch ohne Gebot und Verbot kann sie durch Belehrung, durch Aufmunterung, durch Einrichtung von Hilfsmitteln und Anstalten, die den Erfolg industrieller Unternehmungen möglich machen, durch Entfernung von etwa entgegenstehenden Hindernissen wirken.

Als die wichtigsten dieser Anstalten und Einrichtungen erscheinen folgende:

1. Alle Maßregeln, welche die Rohproduktion fördern, erscheinen indirekt auch als Förderungsmittel der industriellen Gewerbe, welchen dadurch die nötigen Rohstoffe besser und wohlfeiler geliefert werden können.

2. Ebenso erscheinen alle Maßregeln und Einrichtungen, welche das Transportwesen erleichtern, als zu Gunsten der Gewerbe thätige, indem sie den Bezug der Rohstoffe und Hilfsstoffe, wie den Absatz der Fabrikate erleichtern und verwohlfeilern.

3. Wo wegen Kapitalmangel die industriellen Gewerbe am Aufblühen gehindert sind, ist eine Abhülfe durch obrigkeitliche Maßregeln nicht wohl am Platze; in derartigen Wirtschaftszuständen kann der Staat auch nicht die Mittel dazu haben.

4. Beförderung des Absatzes auf direktem Wege scheint gleichfalls unthunlich. Veraltet sind die Exportprämien. Doch kann die Handelspolitik ihre Ziele darauf richten, inländischen Gewerben den Absatz wenigstens in indirekter Weise zu erleichtern.

5. Gewerbekammern. Seitdem die alte Zunftordnung dem Prinzip der Gewerbefreiheit weichen mußte, erwuchsen in den Handels- und Gewerbekammern Einrichtungen, welche sich die Wahrung der Interessen der Gewerbe und des Handels zur Aufgabe machen, indem sie die Vorzüge und Nachteile neuer Gesetze und Verordnungen prüfen und selbst Anregung zu neuen Einrichtungen geben.

Die Aufgaben dieser Kammern auf dem speziellen Gebiete der Industrie sind Reformen der Arbeiterverhältnisse, der Organisation des Lehrlingswesens, Hebung des Associationsprinzips, Aufschließung neuer Bezugsquellen und Absatzmärkte, Wahrung des Interesses der Industrie gegenüber den öffentlichen Verkehrs- und Kreditanstalten, den Bahnen, Posten, Telegraphen und Schiffahrtsunternehmungen, den Banken und Versicherungsanstalten. Die Kammern haben statistische Nachweise bezüglich gewerblicher und kommerzieller Zustände zu sammeln; diese gewähren dann der Regierung Fingerzeige bezüglich der Zweckmäßigkeit bestehender Einrichtungen, verschaffen aber auch dem Geschäftsmann wertvolle Hilfsmittel. Letzteres ist namentlich dann von Wichtigkeit, wenn solche Nachweise sich auf jene Ereignisse im Auslande erstrecken, welche für die einheimische Produktion von Wichtigkeit sind.

Für die Regierungen sind die Darstellungen der Handels- und Gewerbekammern freilich immer Kundgebungen eines Klassenstandpunktes; aber auch als solche wertvoll, wenn die Regierung sich nur bemüht, auch die Standpunkte anderer Klassen der Bevölkerung kennen zu lernen und die Berechtigung aller unparteiisch zu beurteilen. Immer geben die Kundgebungen dieser Kammern die Wünsche und Ansichten ihrer Bezirke getreu wieder.

6. Industrieausstellungen verfolgen eine ganze Reihe von Zwecken, welchen sie je nach Umständen bald mehr bald weniger entsprechen.

Der nächstliegende industrielle Zweck der Ausstellungen ist, daß sie ein Bild der Leistungsfähigkeit eines Landes, eines Industriezweiges geben. Der Industrielle lernt durch sie zunächst seine Konkurrenz kennen, kann seine Schwächen und Vorzüge mit denen seiner Konkurrenten vergleichen und dadurch an Selbsterkenntnis gewinnen. Freilich finden sich auf den Ausstellungen in der Regel nur vorzügliche Schaustücke; doch hindert das die Vergleichung nicht. Neue Produkte, neue Arbeitsmethoden, neue Rohstoffe treten hier dem Unternehmer entgegen; er gewinnt einen Einblick in den Geschmack weiterer Konsumentenkreise.

Dabei liegt in den Industrieausstellungen ein gewaltiger Antrieb des Ehrgeizes, eine Anregung zu ungewöhnlichen Anstrengungen der Leistungskraft

und des Erfindungsgeistes. Der intelligente Unternehmer kann die Ausstellung als ein vorzügliches Mittel der Reklame benützen. Viele Etablissements haben sich auf Ausstellungen ihren Ruf erworben, viele moderne Erfindungen verdanken ihr Entstehen den Ausstellungen.

Die merkantilen Vorteile der Ausstellungen liegen in der Vermehrung der Absatzwege und in der Unterstützung des Freihandelsprinzips. Die großen Industrieausstellungen haben die Aufgabe, internationale Märkte für neue Produkte zu werden, die internationalen Handelsbeziehungen zu mehren, die internationale Arbeitsteilung zu fördern. Dabei zeigen sich zugleich soziale und politische Vorteile, indem den Völkern ihre gemeinsamen materiellen Interessen vor Augen geführt, die Nationen einander genähert und Vorurteile beseitigt werden. Alle diese Zwecke werden indessen nur durch die großen internationalen oder Weltausstellungen erreicht, während kleinere lokale Gewerbeausstellungen immerhin lokalen Wirtschaftszwecken dienen können. Ganz moderner Idee sind permanente internationale Ausstellungen entwachsen, welche die Funktionen nicht allein von ständigen Bildungsmitteln, sondern auch von Warenbazars erfüllen sollen, die in Verbindung mit Agenturen oder Handelsgesellschaften viele merkantile Vorteile haben können.

Bei all den großen Vorteilen der Industrieausstellungen läßt sich nicht läugnen, daß viel Leichtfertigkeit und Schwindel mitläuft, daß manches als Spielzeug für große Kinder und ganze Völker erscheint, was sich als ernsthaft und vollwichtig darstellen möchte. Aber selbst das Spielzeug ist berechtigt; nur darf es nicht zu teuer sein. Die großen Weltausstellungen wiederholen sich zu rasch. Die Industrie schreitet schnell voran, aber nicht so schnell, daß alle paar Jahre neue Weltausstellungen gerechtfertigt wären.

7. Technische Schulen. Von diesen Anstalten darf man verlangen, daß ihr Unterricht allgemein sei und doch vor Zersplitterung bewahre, daß er bis zu einem gewissen Alter den Übergang von einem Gewerbe zu einem anderen ermögliche. Da sich die technischen Regeln für jeden Industriezweig nicht ausschließlich lehren lassen, hat man das gesamte industrielle Bildungswesen in Gruppen ausgeschieden (chemische, mechanische, Baugewerbe 2c.). Diese Gruppenteilung erschwert zwar die Berufswahl und den Berufswechsel, erleichtert aber die Spezialisierung des Bildungsgangs. Praktischer Unterricht in Werkstätten ist — auf höheren Schulen wenigstens — wertlos und zeitraubend. Mit Recht stellt man an die industriellen Bildungsanstalten die Anforderung, daß sie zugleich die Mittelpunkte seien, wo das industrielle Wissen und dessen Weiterentwicklung durch die technische Forschung sich konzentriere, daß von ihnen aus auch Anregung zu industriellen Fortschritten ergehe. Zu diesem Zwecke muß aber der praktische Industrielle mit der von diesen Anstalten gepflegten Theorie stete Fühlung halten, sich von den Vertretern der Theorie Rat holen und dafür seine Erfahrungen mitteilen u. s. f.

Die technischen Schulen sind entweder Hochschulen oder Mittelschulen, Kunstgewerbeschulen oder Handwerkerfortbildungsschulen.

Am schwierigsten ist es verhältnismäßig, zu entscheiden, wie es mit jenen Anstalten zu halten sei, welche die Fortbildung des bereits in praktischer Thätigkeit befindlichen industriellen Arbeiters bezwecken, mit den Handwerkerfortbildungsschulen. Im Anschluße an dieselben können endlich noch die Lehrwerkstätten erwähnt werden, in welchen für die praktisch-technische Ausbildung der Lehrlinge gesorgt wird; sowie die sog. Frauenarbeitsschulen.

V. Gewerbliche Vereine und Korporationen.

Die Herrschaft des Grundsatzes der gewerblichen Freiheit hat es mit sich gebracht, daß die vereinzelten Gewerbtreibenden sich zu Vereinigungen zusammenschlossen, um in solchen Vereinigungen und Verbänden ihre politischen und wirtschaftlichen Kräfte zu steigern und zu konzentrieren. Die wichtigsten Arten solcher gewerblichen Vereinigungen sind:

1. Innungen, d. h. Verbände von Angehörigen gleicher oder verwandter Gewerbe. Ihre Hauptaufgaben sind, nachdem die alten Zunftrechte verschwunden sind: Pflege des Gemeinsinns, der Berufs- und Standesehre, Ausgleichung des Gegensatzes von Arbeitern und Arbeitgebern, Fürsorge für Lehrlings- und Herbergswesen und für Arbeitsvermittlung, Hebung der technischen Meisterschaft. Ausschließende Rechte haben die Innungen nicht mehr.

2. Bildungsvereine für Arbeiter und Kleingewerbtreibende, zum Ausbau der allgemeinen und beruflichen Bildung, auch zu Vergnügungszwecken.

3. Die Schutzvereine, nämlich Koalitionen der Arbeitgeber zur Wahrung ihrer Interessen, sowie Gewerkvereine zum Schutz der Arbeiter-Interessen.

4. Gewerbevereine. Diese haben den Zweck, als industrielle Bildungsmittel, wie als Mittel zur Förderung gemeinschaftlicher Interessen der Industrie zu dienen. Bei den vorhandenen Vereinen tritt bald die eine, bald die andere Seite dieses Zweckes in den Vordergrund. Eigentliche industrielle Interessentenvereine laufen leicht Gefahr, das ganze Wirtschaftsleben als den Interessen eines einzelnen Berufsstandes dienstbar zu betrachten und ihren Angehörigen den Gesichtskreis systematisch einzuschränken. So macht man ihnen namentlich den Vorwurf, oft zu Gunsten von Schutzzöllen auf die ihrem Produktionskreise angehörigen Artikel agitiert zu haben. Wenn öffentliche und allgemeine Interessen und Angelegenheiten durch Vereine in der Weise behandelt werden, daß unter dem Titel gemeinnütziger Bestrebungen lediglich Sonderinteressen gepflegt werden: dann freilich sind solche Vereine schädlich. Gerechtfertigt sind sie nur dann, wenn sie solche gemeinsame Sonderinteressen, deren Schutz andere Klassen nicht beeinträchtigt, zu schützen und zu fördern unternehmen, oder wenn sie — was ihnen aber immer schwer wird — bei Vertretung allgemeiner wirtschaftlicher Interessen auch auf den Standpunkt der Allgemeinheit sich stellen.

Als Bildungsmittel wirkt der Gedankenaus-

tausch zwischen den Mitgliedern, die Besprechung industrieller Angelegenheiten und Erscheinungen. Die meisten industriellen Fachzeitschriften sind von den Gewerbevereinen entweder gegründet oder auch erhalten. So trägt nicht nur die Berührung mit den Vereinsgenossen, sondern oft auch die publizistische Thätigkeit des Vereins bei, seine Angehörigen auf einem Standpunkt zu erhalten, von welchem aus sie den Fortschritt der Industrie im allgemeinen und ihres Produktionszweiges insbesondere beobachten können.

5. Vereine und Genossenschaften für gewerblichen Kredit. Im allgemeinen ist es Sache des Unternehmers, sich das nötige Anlage- und Betriebskapital auf dem Wege des Kredits ganz oder teilweise zu beschaffen.

Nur ausnahmsweise dürfte der Staat dem Kapitalbedarf der Industrie hilfreich entgegenkommen, wenn es sich handelt, Unternehmungen, welche ein zahlreiches Arbeiterpersonal beschäftigen, durch momentane kräftige Kreditunterstützung vor Untergang zu schützen. Dann rechtfertigt die Abwehr einer Arbeiterkalamität solche Unterstützung. Ein anderer Fall, wo solche Staatsunterstützung gebilligt werden kann, ist gegeben, wenn es sich darum handelt, arme Landstriche durch Erweckung eines Industriezweiges oder durch dessen Ausdehnung zu heben.

Dagegen ist die Sorge für industriellen Kredit ein ergiebiges Feld der Thätigkeit von Kreditanstalten. Dieselben können als Kreditnehmer momentan verfügbare Kapitalien des Industriellen an sich ziehen, verwalten und verzinsen, als Kreditgeber ihm gegen Wechsel, gegen Bürgschaft, gegen Beleihung von Warenvorräten oder auf Hypothek Darlehen gewähren.

Aber je bequemer durch ein ausgebildetes Bankwesen dem Industriellen die Benützung seines Kredits gemacht wird, mit um so größerer Vorsicht muß er davon Gebrauch machen, seine disponiblen Kapitalien nur bei ganz kreditwürdigen Instituten anlegen und nur auf beliebige Kündbarkeit oder auf solche Fristen, welche dem Kapitalbedarf des Geschäftes entsprechen. Für den Kleinindustriellen können Gewerbebanken, Vorschuß- und Kreditvereine in ähnlicher Weise wirken wie für den Großindustriellen die großen Banken und Kreditanstalten. Immer muß Barwirtschaft, Ersparnis aus den Betriebsüberschüssen das höhere Ziel, und die Kreditbenützung nur Notbehelf bleiben.

6. Magazingenossenschaften.

7. Werkzeug- und Maschinengenossenschaften, zur gemeinschaftlichen Beschaffung von Werkzeugen und Maschinen.

8. Rohstoffgenossenschaften, von praktischem Wert namentlich für die Kleinmeister der Leder-, Holz- und Bekleidungsgewerbe.

9. Produktivgenossenschaften. (Schon anderen Orts erwähnt.)

III. Abschnitt. Handelslehre.

1. Kapitel: Einleitung.

I. **Die Handelswissenschaft.** Hierunter versteht man die Summe jener Kenntnisse und Erfahrungen, welche für den Handel notwendig sind. Sie ist keine einheitliche Wissenschaft, sondern besteht aus einzelnen Teilen, welche verschiedenen anderen Wissenschaften angehören und nur aus praktischen Gründen vereinigt werden. Diese einzelnen Teile sind: die Handelsgeschichte; die Handelsgeographie (nebst Handelsstatistik); das Handels- und Wechselrecht (ein Zweig der Rechtswissenschaft, und ohne juristische Kenntnisse niemals gründlich zu verstehen); die Münz-, Maß- und Gewichtskunde; die sogen. Theorie des Handels oder Handelslehre (eigentlich nur ein Abschnitt der Nationalökonomie); die Lehre von der Handelspolitik; die Warenkunde (da eine gründliche Kenntnis derselben nur dem ermöglicht ist, der die chemische und die mechanische Technologie vollkommen beherrscht, zeigt sie vor allem den zusammengewürfelten Charakter der ganzen Handelswissenschaft); endlich die sog. Kontorfächer, welche keine Wissenschaften, sondern erfahrungsmäßige Fertigkeiten sind: Buchhaltung, kaufmännische Korrespondenz und kaufmännische Arithmetik. Vollständiges Bürgerrecht im Kreise der übrigen Wissenschaften haben von diesen Disciplinen bis jetzt bloß das Handelsrecht und die Nationalökonomie, kaum annäherungsweise Handelsgeschichte und Handelsgeographie.

II. **Aufgabe des Handels** ist die Vermittlung zwischen der Produktion und der Konsumtion. Hierbei wird die nächste allgemeine Aufgabe des Handels darin liegen, die Bedürfnisse des Konsumenten und die Güterwelt des Produzenten kennen zu lernen, einander gegenüberzustellen und zu nähern. Die Bedürfnisse des Konsumenten finden in der Nachfrage ihren marktmäßigen Ausdruck. Es ist begreiflich, daß das Studium der Nachfrage für den Handel durch jede Spezialisierung und Arbeitsteilung erleichtert werden muß. Durch jede solche Spezialisierung wird der Handel immer mehr darauf angewiesen, sich lediglich mit einem bestimmten Bedürfnis zu beschäftigen und dessen Auf- und Abwärtsbewegung zu beobachten. Ähnlich verhält es sich mit dem für den Handel nötigen Studium des Angebotes der Waren. Die stetige Vermehrung der Warengattungen und die Steigerung der Menge, welche von den einzelnen Warengattungen erzeugt wird, sowie die Vermehrung der Produktionsplätze macht Spezialisierung immer notwendiger.

III. **Handel und Produktion.** Man hat öfter behauptet, der Handel habe der Produktion gegenüber ein unberechtigtes Übergewicht; die Produktion erzeuge die Güter, der Handel dagegen setze sie

bloß um und erziele doch dabei die höheren Gewinnste, natürlich auf Kosten der Produktion. Das kommt freilich häufig vor, ist aber nicht unbedingt notwendig. Im Handel wie in der Warenproduktion ist Kapital thätig, und diese verschiedenen Kapitalien müssen sich eben in den Gewinn teilen, der aus der Differenz zwischen den Produktionskosten und dem Preis, welchen das Konsumentenpublikum bezahlt, hervorgeht. Daß dabei das beweglichere Kapital, nämlich das des Handels, ein gewisses Übergewicht behauptet, ist unvermeidlich; dafür hat es auch das größere Risiko. Der Produzent, der sich über den Händler beklagt, muß immer bedenken, wie sehr ihm anderseits der Händler den Absatz erleichtert und regelmäßiger gestaltet. Am ehesten mag es der Fall sein, daß im Gebiete des Kleinhandels zu viele Mittelspersonen zwischen die Produktion und die Konsumtion sich drängen, was eine Vergeudung wirtschaftlicher Kräfte zur Folge hat. Eine solche Vergeudung findet sich aber nur in solchen Detailgeschäften, wo der Verkäufer oft stundenlang umsonst auf Kunden wartet. In allen Detailgeschäften, wo die Verkäufer wirklich stets beschäftigt sind, ist das Resultat ihrer Thätigkeit die Bequemlichkeit und Zeitersparnis der Konsumenten; und diese Thätigkeit wird naturgemäß mit entsprechendem Gewinn gelohnt.

IV. **Das Handelskapital.** Unter den wirtschaftlichen Faktoren, die beim Handel thätig sind, tritt das Kapital ganz besonders in den Vordergrund, und zwar namentlich das umlaufende Kapital; umsomehr, je weiter die Trennung des Handels vom Transportwesen fortschreitet. Das umlaufende Kapital des Handels liegt in Geld und Warenvorräten; sein stehendes Kapital ist diesem gegenüber verhältnismäßig unbedeutend: Kontore, Speicher und die im Privateigentum der Kaufleute befindlichen Verkehrsmittel. Die Leistungen des stehenden und des umlaufenden Kapitals sind im Handel dieselben, wie in allen anderen Erwerbszweigen. Das umlaufende Kapital erscheint als Vorrat und es ist die Vorratshaltung in der Regel um so wirtschaftlicher, je größer sie ist. Die Verluste an Zinsen sind weit größer bei viel zerstreuten kleineren Einzelvorräten als bei weniger aber größeren Vorräten. Weniger aber größere Vorräte gestatten auch eine regelmäßigere und richtigere Ausgleichung von einem Orte zum anderen und von einem Zeitpunkte zum anderen. Das umlaufende Kapital des Handels löst sich aus den umlaufenden Kapitalien der Rohproduktion und der Industrie los, sobald dieselben für den Absatz reif sind. Er führt dafür der Produktion wiederum neue, umlaufende Kapitalien zu.

Die fixen Kapitalien, welche im Handel zur Verwendung kommen, müssen ebenso wie die der industriellen Unternehmungen mit möglichster Sparsamkeit angelegt sein. Es läßt sich bei den Handelsgeschäften viel leichter als bei den industriellen Unternehmungen thun, sich anfangs mit gemieteten Räumen zu behelfen und erst, wenn die Geschäfte größeren Umfang annehmen und größere Warenlager notwendig werden, in denselben ein bedeutendes Kapital zu fixieren.

V. **Die Handelsarbeit.** Die Arbeitsthätigkeit im Gebiete des Handels ist eine vorzugsweise geistige und muß es umsomehr werden, je mehr mit der zunehmenden Arbeitsteilung die Ortsbewegung der Güter besonderen Transportgeschäften übertragen wird, welche sich als eigene Erwerbszweige von den Handelsgeschäften absondern. Wenn auch die Arbeitsteilung im Handel nicht soweit vorangeschritten ist wie in der Industrie, so ist sie doch vorhanden und in fortwährender Steigerung begriffen.

Die Handlungsweise des Kaufmanns unterscheidet sich von jener des industriellen Unternehmers dadurch, daß die Entschlüsse vielmehr von den jeweiligen Kombinationen und Konjunkturen des Marktes abhängen und daß, wenn ein Entschluß gefaßt ist, derselbe auch weit rascher zur Durchführung gebracht werden muß. Freilich soll damit nicht gesagt sein, daß von vornherein alle wirtschaftlichen Prinzipien fehlen und nur nach dem jeweiligen Momente gehandelt werden soll. Solche geschäftliche Prinzipien werden teils durch die theoretische Ausbildung gewonnen, teils aber auch durch die praktische Erfahrung befestigt und geprüft. Schließlich überwiegt in der Regel die Erfahrung bei weitem gegenüber der theoretischen Ausbildung. Es hat dies seinen Grund in den fortwährenden Neuerungen, welche speziell auf dem Gebiete des Handelslebens auftauchen; in den Veränderungen der Produktion, des Absatzes und der Transportmittel. Durch diese Veränderungen wird in mancher Hinsicht die Geschäftsführung des Kaufmannes eine immer schwierigere, aber anderseits wird sie auch wiederum erleichtert durch die Möglichkeit einer fortwährenden Arbeitsteilung und Spezialisierung, sowie durch die in politischer Hinsicht stets mehr sich befestigenden Wirtschaftszustände.

Ein anderer Umstand, der ebenfalls das heutige kaufmännische Geschäft von dem der Vergangenheit wesentlich unterscheidet, liegt darin, daß bei der zunehmenden Häufigkeit und Schnelligkeit der telegraphischen Mitteilungen, bei der immer weiter verbreiteten Kenntnis von Absatzgebieten, Bezugsquellen und Transportwegen die Gelegenheit zu ausnahmsweise großen und glücklichen Geschäften für den einzelnen nicht mehr so häufig ist als vordem. Die zunehmende Konkurrenz unter den Kaufleuten selbst trägt wesentlich hierzu bei.

VI. **Das Geschäft.** Der Kaufmann versteht unter dem Ausdrucke Geschäft sowohl den ganzen geschäftlichen Betrieb eines einzelnen oder einer Gesellschaft, als auch die einzelne Handelsoperation. Häufig werden auch ganze Gruppen von Geschäften unter dem Namen Geschäft zusammengefaßt, z. B. Bankgeschäft, Reedereigeschäft 2c.

Das Geschäft bedarf zunächst, wenn es irgendwie ausgedehnt ist, außer seinem Leiter (Prinzipal, Chef, Direktor) eines oder mehrerer Gehilfen, welche das Geschäftspersonal bilden. In dem Vorstande des Geschäftes ist die oberste Leitung desselben, der

geschäftliche Wille verkörpert. Dieser geschäftliche Wille findet seinen Ausdruck in der sog. Disposition, d. h. in der geschäftlichen Verfügung, welche die Arbeiten der Gehilfen anordnet und leitet. Unter Disposition versteht man im kaufmännischen Leben vorzugsweise diejenigen Verfügungen, welche den Willen bekunden, daß Geschäfte abgeschlossen werden. Bei großen Geschäften reicht eine einzelne Persönlichkeit für die Disposition nicht mehr vollständig aus und es müssen demnach Geschäftsgehilfen herbeigezogen werden, welche ebenfalls in dem einen oder anderen Zweige disponieren (sogenannte Disponenten).

Die Kosten, welche die Führung des Geschäftes erfordert, werden gewöhnlich Generalkosten, Generalspesen oder Geschäftsspesen genannt. Diese Geschäftsspesen pflegen bei großen Unternehmungen verhältnismäßig geringer zu sein, als bei kleineren Geschäften, da sie nicht verhältnismäßig mit der Ausdehnung des Betriebes wachsen.

Das Geschäft ist zwar eine Schöpfung seines Gründers, aber es nimmt im Laufe der Zeiten, wenn es einmal in eine Reihe von Verpflichtungen und Berechtigungen eingetreten ist, wenn es eine Reihe von Verbindungen angeknüpft hat, einen mehr selbständigen Charakter an. Es bekommt eine besondere Existenz, welche nicht nur ein bloßes Werkzeug des Gründers und Chefs ist, sondern welche auch selbständige Lebensbedingungen hat, und ihrerseits Ansprüche an den Chef des Geschäftes stellt. Im kaufmännischen Leben wird auch in der That das Geschäft keineswegs immer mit seinem Inhaber gleichgestellt. Man hört sehr häufig, daß ein oder das andere Geschäft unter einem früheren Inhaber besser gegangen sei, als unter seinem gegenwärtigen. Ähnliche Äußerungen zeigen, daß das Geschäft etwas anderes ist als eine bloße Thätigkeit seines Besitzers. Es kann sich das Geschäft ja auch von seinem Besitzer ablösen, es kann verkauft oder vererbt werden und führt dann ungeachtet des Besitzwechsels seine vorher begonnene Existenz fort.

VII. **Das Geschäftspersonal.** Nur ausnahmsweise kann ein Kaufmann den Betrieb seines Geschäftes allein besorgen. In den meisten Fällen bedarf er eines mehr oder weniger ausgedehnten Hilfspersonals. So schwierig es auch manchmal sein mag, so ist es doch geraten, wenigstens diejenige Person, welche der Thätigkeit des Unternehmers am nächsten steht und am meisten Einfluß auf den Erfolg des Geschäftes hat, auch an dem Gewinne desselben in irgend einer Weise zu beteiligen.

In größeren Geschäften kommt es nicht selten vor, daß der Geschäftsherr entweder für das ganze Geschäft oder für einzelne geschäftliche Handlungen einen Vertreter braucht, welcher selbständig Anordnungen treffen muß. Für derartige Arbeiter ist natürlich eine Beteiligung am Erfolge des Geschäftes in noch höherem Grade wertvoll. Dies gilt namentlich von der sog. Prokura. Durch die Aufstellung eines Prokuristen bewilligt der Geschäftsherr einem anderen einen so bedeutenden Einfluß auf den Gang des Geschäftes, daß es von höchster Wichtigkeit ist, in der Wahl des Prokuristen nicht allein die möglichste Vorsicht anzuwenden, sondern den Prokuristen auch dergestalt finanziell an das Geschäft zu schließen, daß er mit demselben Eifer und derselben Hingebung arbeiten wird, wie der Geschäftsherr selbst.

Anderseits hat der Gehilfe eines kaufmännischen Geschäftes die Pflicht, das Geschäft so anzusehen, als wäre er selbst immerwährend daran beteiligt, und sich demselben ganz und voll zu widmen. Freilich ist für ein derartiges Verhältnis zwischen dem Geschäftsherrn und seinem Gehilfen Einsicht und Charakter auf beiden Seiten unumgängliche Vorbedingung.

VIII. **Die geschäftliche Erfahrung.** Die geschäftlichen Erfahrungen werden zunächst durch den geschäftlichen Verkehr gewonnen; er ist teils ein mündlicher, teils ein schriftlicher. Auf den Börsen und auch an gesellschaftlichen Vereinigungspunkten erfährt der Kaufmann in der Regel nur das, was überhaupt schon in die Kreise seiner Konkurrenten gedrungen ist. Es ist jedoch wertvoll für den Geschäftsbetrieb, wenn man diejenigen Ereignisse, die für das Geschäft wichtig sind, früher als andere erfährt; deshalb reicht es nicht aus, bloß durch das Benehmen mit Geschäftsgenossen und Konkurrenten seine Erfahrungen zu schöpfen. Zur eigenen Anschauung und zu dem Verkehr mit den Geschäftsgenossen müssen auch andere Hilfsmittel hinzutreten: die Tageslitteratur und die speziell für den einzelnen Geschäftszweig bedeutsame technische u. s. w. Litteratur. Manche wichtige Geschäftsereignisse wachsen langsam heran, und es ist in diesem Falle Aufgabe des Kaufmannes, sie in diesem Heranwachsen zu beobachten, um, ehe sie sich vollenden, seine Vorbereitungen zur vorteilhaften Ausnützung getroffen zu haben. Die Berichterstattungen über die geschäftlichen Vorfälle einer längeren oder kürzeren Geschäftsperiode, welche teils in Zeitschriften, teils anderwärts vervielfältigt, geschäftlichen Aufschluß geben, sind ungeschickterweise an bestimmte Kalenderperioden geknüpft; sie sind wöchentliche, monatliche oder jährliche Berichte u. als solche keineswegs an die wirklichen Geschäftsbegebenheiten angeknüpft.

IX. **Die Geschäftsbeziehungen.** Geschäftliche und Personalbeziehungen sind in der Regel verknüpft und wirken häufig auf einander bestimmend ein. Wertvoll für den Geschäftsbetrieb ist es, sich unter den Beziehungen, in welche man mit anderen treten kann, diejenigen auszuwählen, welche versprechen dauernd zu werden. Für die geschäftlichen Beziehungen mit anderen boten ehedem die eigenen Reisen des Kaufmanns Gelegenheit zur Anknüpfung. Heutzutage bedient man sich hierzu sog. Agenten, welche selbständige Geschäftsleute sind, aber für andere Geschäftsabschlüsse vermitteln. Sie sind gewöhnlich ebenso zuverlässig wie die Geschäftsreisenden, welche früher und auch heute noch zu diesem Zwecke ausgeschickt werden, haben aber vor den Geschäftsreisenden das voraus, daß sie, weil sie stetig am Orte anwesend sind, mehr Gelegenheit haben, die Kaufleute und die geschäftlichen Ver-

hältnisse des Ortes kennen zu lernen und die Verbindung mit ihnen zu unterhalten. Zudem ist der Agent in der Regel weniger teuer als der Reisende, weil er nur eine Provision bekommt, wenn er Geschäfte macht, während der Reisende ununterbrochen Gehalt und Reisespesen erhält. Damit der Agent das Interesse desjenigen Geschäftes, dessen Agentur er hat, auch wirklich im Auge behalte, darf man niemand eine Agentur übertragen, der möglicherweise Konkurrent des Geschäfts werden kann oder der in dem gleichen Geschäftszweige schon ein anderes Haus an demselben Platze vertritt. Ein guter Agent darf nicht zu eng an bestimmte Vorschriften gebunden sein, sondern muß, wenn man ihn als bewährt erkannt hat, bis zu einer gewissen Grenze freie Hand haben. Zahlungen und dergl. sollen niemals dem Agenten eines Handlungshauses gemacht werden, sondern nur dem Handlungshause direkt, während dagegen mit Reisenden, die zu dem Geschäfte, für welches sie reisen, gehören, wirklich Handlungsgeschäfte für das Geschäft abgemacht werden können.

Bei Geschäften an einem und demselben Platze ist häufig ein persönlicher Verkehr nicht möglich, teils wegen des damit verbundenen Zeitverlustes, teils aus anderen Gründen. Es wird daher häufig von Vorteil sein, wenn man sich der für den Platzverkehr vorhandenen Unterhändler (Makler) bedient. Es ist nicht vorteilhaft, sein Interesse einem einzigen Makler in die Hände zu geben, sondern besser, sich der Konkurrenz mehrerer zu bedienen. Ein Unterschied ist dabei vorhanden, je nachdem man kaufen oder verkaufen will. Will man verkaufen, so ist es empfehlenswert, nur einen Unterhändler mit dem Auftrage zu versehen; will man dagegen kaufen, so ist es natürlich, daß man die Nachfrage nicht verheimlicht, um möglichst viele und günstige Angebote zu erhalten.

Geschäftsbeziehungen sind natürlich im Inlande weit leichter anzuknüpfen, als in überseeischen Ländern. Im Inlande kann ein neues Geschäft in kurzer Zeit Verbindungen nach allen Richtungen hin gewinnen; im Auslande hat man mit Vorurteil und Mißtrauen, mit der eigenen Unkenntnis der lokalen Sitte und der Kreditverhältnisse zu kämpfen. Deshalb ist es erklärlich, daß für den Exporthandel eine große Zahl von Zwischengliedern zwischen dem inländischen Produzenten und dem auswärtigen Konsumenten eingeschaltet sind.

X. **Die Geschäftsbehandlung.** Wenn einmal ein Geschäft bis zu wirklichen Unterhandlungen gediehen ist, müssen diejenigen Werte, welche dabei ins Spiel kommen, hinreichend bestimmt sein, um als Grundlage eines möglichen Geschäftsabschlusses dienen zu können. Unüberlegte Einfälle dürfen noch nicht zu Unterhandlungen treiben, welche dann schließlich doch abgebrochen werden müßten. Wenn man sich also etwa selbst als Käufer einer Warenmenge in Aussicht stellt, muß man von vornherein klar darüber sein, ob und zu welchen Preisen man überhaupt kaufen will. Die natürlichste Art der Einleitung einer Geschäftsunterhandlung ist die Form der Anfrage, welche als solche ja noch nicht bindend ist. Ein Übergang von der Anfrage zu dem Gebote darf erst dann stattfinden, wenn man über den Abschluß des Geschäftes schlüssig geworden ist.

XI. **Der Geschäftsabschluß.** Dieser fordert eine klare und deutliche Fassung, besonders dann, wenn das Geschäft schriftlich abgeschlossen wird. Die schriftliche Erklärung hat vor der mündlichen voraus, daß sie während ihrer Abfassung noch einmal Gelegenheit zur Prüfung des Entschlusses bietet. Geschäftsmäßig ist es aber, daß man nicht an dem Wort, sondern an der Bedeutung desselben hänge. Bei solchen Geschäftsvorfällen, wo die andere Partei unbekannt ist, wo aber der wirkliche Vollzug des Geschäfts einem am Herzen liegt, ist es empfehlenswert, beim Geschäftsabschlusse eine entsprechende Konventionalstrafe für den Fall der Nichterfüllung auszumachen. Wenn das Geschäft abgeschlossen ist und dann, ehe es vollzogen ist, Umstände eintreten, welche einen Rückgang wünschenswert erscheinen lassen, so wird ein solcher möglicherweise noch durch das Angebot eines Reugeldes herbeizuführen sein.

XII. **Ausführung des Geschäfts.** Ist das Geschäft abgeschlossen, so muß die Ausführung sparsam und pünktlich stattfinden. Sie muß zu diesem Zwecke unter den Geschäftsgehilfen dem am meisten geeigneten übertragen werden. Bei Käufen und Verkäufen am Platze wirken Käufer und Verkäufer zusammen an der Ausführung. Beim Warengeschäft ist besonders wichtig für die richtige Ausführung die Probemäßigkeit der Ware oder eine Beschaffenheit, welche dem entspricht, was früher beim Geschäftsabschlusse von der Ware behauptet wurde. Es muß also die Qualität, die ausgemacht wurde, gewissenhaft eingehalten werden.

2. Kapitel: Arten des Handels.

Es giebt verschiedene Einteilungen des Handels, je nachdem man bald diese, bald jene wichtige Eigentümlichkeit desselben als Einteilungsgrund annimmt.

I. **Einteilung nach den Gegenständen des Handels.** Man unterscheidet den Handel zunächst nach den Gegenständen, mit welchen er sich beschäftigt. Diese Gegenstände sind entweder Waren, oder Geld und Kredit, oder Leistungen. Über den Warenhandel und seine verschiedenen Zweige siehe unten. Dem Geld- und Kredithandel gehören das Bankgeschäft mit seinen mannigfachen Zweigen, die Geschäfte anderer Kreditanstalten, ferner das Börsengeschäft an. Auch hierüber unten. Der Handel mit Arbeitsleistungen zeigt nur einzelne Erscheinungen einer eigentlichen Handelsorganisation und tritt entschieden zurück gegenüber dem zerstreuten Ankauf und Verkauf von Arbeitsleistungen. Der persönliche Charakter der Arbeitsleistungen hindert jede dem Warenhandel ähnliche Konzentrierung des Arbeitsmarktes. Der Handel mit Immobilien läßt sich ebenfalls als eine besondere Spezialität auffassen.

II. **Einteilung nach dem Betriebsumfang.** In dieser Hinsicht unterscheidet man Groß- und Kleinhandel. Die Grenze zwischen beiden ist nicht ganz scharf gezogen, oft ist der Großhändler (Grossist) zugleich Kleinhändler (Detaillist). Das geläufigste Unterscheidungsmerkmal liegt darin, daß der Großhandel in der Regel nur zum Wiederverkauf an andere Großhändler oder an Detaillisten verkauft, der Kleinhändler an das Publikum. Beide hängen volkswirtschaftlich innig zusammen, indem der Großhandel des Kleinhandels als seines Absatzwerkzeugs ebenso notwendig bedarf, wie der Kleinhandel des Großhandels als seiner Bezugsquelle.

III. **Einteilung nach der Stetigkeit des Geschäftssitzes.** In dieser Hinsicht ist seßhafter und Wanderhandel zu unterscheiden. Beim seßhaften Handel bleibt das Geschäft an seinem einmal gewählten Orte; beim Wanderhandel verlegt es seinen Sitz aus geschäftlichen Rücksichten von Ort zu Ort. In den Bereich des Wanderhandels gehören sowohl der Hausierhandel, als auch der Markt- und Meßbesuch der Kaufleute und die sog. Wanderlager.

IV. **Einteilung nach der Beteiligung am Risiko.** Je nachdem ein Handelsgeschäft selbst die Gewinn- und Verlustchance trägt oder als Arbeitsleistung für einen anderen, der diese Chancen auf sich nimmt, vollbracht wird, unterscheidet man Eigenhandel und Kommissionshandel. Über letzteren ausführlich unten.

V. **Einteilung nach dem Transportweg.** In dieser Beziehung unterscheidet man Land- und Seehandel (auch Binnenhandel und überseeischer Handel; doch wird Binnenhandel auch dem Aus- und Einfuhrhandel gegenübergestellt). Die Gesamtheit der Handelsbeziehungen aller Länder und Völker bezeichnet man mit Welthandel.

VI. **Einteilung nach der Richtung des Handelszugs.** Hier unterscheidet man Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhr- (Transit-) Handel.

VII. **Einteilung nach der Zahlungsart.** Hier ist zu unterscheiden: Handel auf Tausch, Handel gegen Bar, Handel auf Kredit.

VIII. **Einteilung nach der Zeit der Lieferung.** Hier unterscheidet man Tagesgeschäft, wobei der Gegenstand des Geschäfts unmittelbar nach dem Abschlusse des letzteren übergeben oder abgeschickt wird, und Lieferungsgeschäft, wobei der Kaufgegenstand erst später übergeben wird (ausführl. unten).

3. Kapitel: Der Warenhandel im allgemeinen.

I. **Bedeutung des Warenhandels.** Der Warenhandel besteht im Umsatze von Waren, d. h. für den Verkehr bestimmten Gütern. Er ist die ursprünglichste und notwendigste Art des Handels; die Grundbedingung aller Arbeitsteilung, veranlaßt durch die verschiedenen Bedingungen der Produktion, welche sich an verschiedenen Orten vorfinden. Mit der stets ausgebildeteren Technik und mit der zunehmenden Arbeitsteilung wird die Mannigfaltigkeit der Waren, welche für die Konsumtion zur Verfügung stehen, eine immer größere; zugleich werden die einzelnen Gattungen von Waren immer mannigfaltiger in Bezug auf ihre Brauchbarkeit, auf ihre verschiedene Wohlfeilheit u. s. w. Eine und dieselbe Ware an verschiedenen Plätzen oder durch verschiedene Produktionsmethoden hervorgebracht, ist nicht mehr die gleiche, sondern nach Brauchbarkeit und Preis verschieden. So wird fortwährend die Welt der Waren reicher gegliedert, und dies macht eine stets zunehmende Arbeitsteilung im Gebiete des Warenhandels notwendig. Wenn es auch heutzutage noch viele Waren giebt, welche direkt vom Erzeuger an den Konsumenten verkauft werden, z. B. die Erzeugnisse des Kleinhandwerks, so ist doch auch für einen derartigen Verkauf schon eine anderweitige Handelsthätigkeit Vorbedingung, indem der Produzent seine Rohstoffe von Rohproduzenten eingekauft haben muß. Also selbst da, wo Produzent und Konsument direkt miteinander Handelsgeschäfte abschließen, können dieselben nur auf Grund vorangegangenen Warenhandels abgeschlossen werden.

Die Unterschiede, welche sich in dem Gebiete des Warenhandels selbst wieder finden, sind schon oben bei den verschiedenen Einteilungen des Handels erwähnt; teilweise beruhen sie auch in dem Charakter der verschiedenen Waren.

II. **Die Spekulation im Warenhandel.** Sie besteht in der Hauptsache in der Prüfung von Angebot und Nachfrage, im wohlfeilsten Einkauf und teuersten Verkauf. Dabei dürfte im allgemeinen der Einkauf die leichtere Thätigkeit sein.

Die Prüfung des Angebots zum Zwecke des vorteilhaftesten Einkaufs umfaßt wieder verschiedene Bestandteile. Es handelt sich dabei um die Vergleichung der Preise, welche die Waren an verschiedenen Einkaufsplätzen haben. Hierüber erlangt der Kaufmann, wenn er Großhändler ist, die nötige Kenntnis durch Zirkulare, welche von Handelshäusern und Agenten ausgesendet werden, sowie durch unmittelbare Mitteilungen seiner Geschäftsfreunde und Korrespondenten. Selbstverständlich wird der Kaufmann unter sonst gleichen Umständen seine Ware dort einkaufen, wo sie am wohlfeilsten zu haben ist. Das ist aber eine Regel, von der Ausnahmen gemacht werden müssen. Oft sind die Ankaufspreise an verschiedenen Bezugsplätzen schwankend, und wenn man aus den Schwankungen längerer Zeit einen durchschnittlichen Preis zieht, ergiebt sich erst, daß an einem Platze durchschnittlich die Waren in längeren Zeiträumen wohlfeiler, an anderen teurer einzukaufen sind. Wenn es für den regelmäßigen Bezug einer Ware vorteilhaft ist, dieselbe immer an einem und demselben Platze einzukaufen, so wird der Käufer sich durch momentan billigere Preise eines anderen Platzes nicht vom gewohnten Einkaufsplatze abziehen lassen, auf die Gefahr hin, es mit diesem Platze zu verderben. So ist nicht allein auf die Wohlfeilheit, sondern auf regelmäßig dauernde Wohlfeilheit des Einkaufs zu sehen. Neben den Einkaufspreisen ist die Qualität der Waren an den Einkaufsplätzen zu vergleichen. Häufig wird

eine bessere Qualität den Ankauf zu höheren Preisen an einem Platze vorteilhafter erscheinen lassen, als ein Ankauf schlechterer Qualität zu billigeren Preisen an einem anderen Platze. Manche Waren haben bei gleicher Preiswürdigkeit verschiedene Dauerhaftigkeit; einige vertragen den Transport besser, andere schlechter; auch dieser Umstand muß bei der Vergleichung und Auswahl der Ankaufspreise mit in Anschlag gebracht werden.

Zur Vergleichung der Ankaufsplätze tritt als zweite Hauptaufgabe der Warenspekulation die Vergleichung der Verkaufsplätze und Verkaufspreise. Auch hierbei ist momentan günstige Gelegenheit keine Veranlassung, daß man eine dauernd günstige Gelegenheit vernachlässigt, dauernde Kundschaft verliert. Es kommt dies freilich sehr auf den Charakter des Geschäftes an. Die eigentlichen Spekulationsgeschäfte, welche auf den jeweiligen Konjunkturen beruhen und sich nicht auf dauernde Kundschaft begründen, werden ganz anderen Bedingungen hierbei folgen müssen, als das ständige oder dauernde Geschäft.

In Bezug auf die Verkaufsthätigkeit ist ein großer Unterschied zwischen dem Detaillisten und dem Großhändler. Der Detaillist muß auf die Kunden warten; er kann sie zwar durch glänzende Ladenausstellung und Reklame anlocken, aber auch nur dann behalten, wenn er ihnen Gutes liefert. Der Großhändler kann sein Verkaufsgebiet erweitern durch Versendung von Preiscourants, Zirkularen, durch Agenten und Reisende. Für überseeische Länder können Exportgesellschaften thätig werden.

Zur Vergleichung der Einkaufs- und Verkaufsplätze und ihrer Preise tritt verwickelnd noch ein weiteres Moment der Spekulation: die Transportkosten und Spesen, ferner Kosten und Verluste, die sich möglicherweise aus der Aufbewahrung ergeben.

Auch die an den verschiedenen Bezugsquellen üblichen Zahlungs- und Rabattgebräuche, die Höhe der zu zahlenden Provisionen und Maklergebühren, der Zölle und Hafengebühren ꝛc. gehören hierher.

Diese Umstände weisen bei den verschiedenen Bezugs- und Absatzplätzen, Transportwegen und Transportmitteln die größten Verschiedenheiten auf. Ob es vorteilhafter ist, eine Ware, die zu wohlfeilen Preisen einzukaufen ist, weiter zu transportieren, oder ob man es vorziehen soll, teuer einzukaufen und dafür geringere Transportkosten zu haben, oder bei geringeren Transportkosten an Plätzen mit geringeren Verkaufspreisen abzusetzen; ob es vorteilhafter ist, Waren, welche leicht verderben, welche der Mode unterworfen sind und daher ihre Preise rasch wechseln, zu höheren Preisen zu verkaufen oder solche Waren, welche in ihren Preisen regelmäßig sind, zum Gegenstande kleinerer, aber dauernder Gewinnste zu machen: das ist in jedem einzelnen Falle Sache der Erfahrung und der Berechnung. Es liegt auf der Hand, daß, je zahlreicher die Bezugsquellen der Ware und die Absatzplätze, je mannigfaltiger die Qualitäten, Verkehrswege und Transportmittel: daß umsomehr die Thätigkeit des Kaufmanns spezialisiert werden muß; daß umsomehr Mittelspersonen zwischen Produzenten und Konsumenten eintreten müssen.

Die Berechnung darüber, wie hoch von den verschiedenen Bezugsplätzen die Ware bezogen wird, ist die Bezugskalkulation; nur auf Grund genauer Kalkulationen kann die richtige Einkaufs- oder Bezugsquelle ausfindig gemacht werden. Ebenso verhält es sich mit den Verkaufskalkulationen bezüglich der Verkaufsplätze und Verkaufspreise. Je mehr Umsicht und Erfahrung ein Kaufmann im Anstellen solcher Berechnungen (Voranschläge für die einzelne Geschäftshandlung) hat, um so leichter kann er die zahlreichen einzelnen Momente, welche auf die Preisdifferenzen einwirken, zu seinem Vorteil ausnützen.

Auf die Einkaufspreise der Waren an ihren Bezugsplätzen wirken zunächst die Produktionskosten ein, welche den dortigen Verkäufern erwachsen. Diese Produktionskosten hängen ab von der verschiedenen Natur der Produktionsplätze, von den dortigen Arbeitslöhnen u. s. f. Mit der Ausdehnung des Welthandels steht dem Warenkäufer eine immer größere Zahl von Bezugsplätzen zur Verfügung, zugleich gelangen die verschiedenen Bezugsplätze in immer genauere Fühlung unter einander; ihre Konkurrenz wird bemerkbarer; manche Bezugsplätze, welche vielleicht für diese Konkurrenz nicht das richtige Verständnis hatten und ihre Preise zu hoch angesetzt hatten, sehen sich bemüßigt, dieselben zu ermäßigen und werden dadurch in die Lage gesetzt, mehr als früher abzusetzen. Die Einkaufspreise an den Bezugsplätzen hängen aber auch ab von dem Werte, welchen die dorthin gesendeten Zahlungsmittel haben und welcher für die aus verschiedenen Ländern hingesendeten Zahlungsmittel keineswegs der gleiche ist.

Die Preise der Waren an den Verkaufsplätzen hängen von den Bedürfnissen der dortigen Konsumenten und von der Kauffähigkeit derselben ab. Bedürfnisse wie Kauffähigkeit sind mannigfaltig abgestuft. Vielfach wird die Konsumtion mancher Waren durch die örtliche Lage der Konsumtionsplätze, durch klimatische Einflüsse, durch hergebrachte Sitten der Konsumenten, durch wirtschaftspolitische Einrichtungen, welche den einen oder den anderen Konsumtionsgegenstand leichter oder schwerer beziehen lassen, beeinflußt. Zu diesen Unterschieden tritt noch die Konkurrenz, welche den Käufern die Güter von verschiedenen Plätzen anbietet. Wer an einen bestimmten Platz hin Güter verkaufen will, muß stets die Frage im Auge behalten, woher seine Kunden die Ware, die er ihnen bietet, in gleicher Güte zu gleichen Preisen, oder gar besser und wohlfeiler beziehen können.

III. **Die Spesen.** Unter Spesen versteht man die sämtlichen beim Bezug der Waren außer dem Einkaufspreise erwachsenden Kosten. Die Berechnung der Spesen erscheint nicht allein beim Warenhandel, sondern auch im Speditions- und Frachtgeschäft und Wertpapierhandel (Wechselspesen). Im Warenhandel können bei wohlfeilen, aber schwer ins Gewicht fallenden Waren die Spesen leicht den

Einkaufspreis der Ware übersteigen. Je nachdem der Kaufmann die Spesen vom Wert oder vom Gewicht der Ware berechnet, unterscheidet man Wert- und Gewichtspesen. Die Spesenberechnung wird etwas verwickelt, wenn mehrere Warengattungen zugleich bezogen werden, und dann die, teils nach dem Gewicht, teils nach dem Wert berechneten Spesen auf die einzelnen Warengattungen oder Qualitäten zu verteilen sind. Wie hoch die Spesen überhaupt werden (im Verhältnis zum Gewicht oder zum Wert der Ware), hängt teils von der Entfernung und Schwierigkeit des Transports ab, teils von manchen besonderen Umständen, die keineswegs bei allen Waren und Transportwegen vorkommen.

Im einzelnen setzen sich die Warenhandelsspesen zusammen aus:

1. Frachtlohn, meist nach dem Gewicht der Waren berechnet, bei Eisenbahn- und Dampfschifftransport durch feste Tarife bestimmt, bei Versendungen durch Fuhrleute, Segelschiffe, Karawanen rc. von Fall zu Fall ausbedungen.

2. Beschädigung und Verderb der Waren. Soweit diese nicht etwa durch eine Transportversicherung gedeckt sind, muß der möglicherweise hierdurch entstehende Schaden unter die Kosten des Warenbezugs eingerechnet werden. Manche Waren sind von der Transportversicherung ganz oder bis zu gewissen Wertbeträgen ausgeschlossen, werden eventuell nur bedingungsweise entschädigt.

3. Transportversicherungsprämien.

4. Emballage.

5. Zölle (Mauten) und Gebühren, zu bezahlen beim Überschreiten der Landesgrenze oder beim Befahren gewisser Land- und Wasserwege (Kanalgebühren, Brückengelder, Chausseegelder, Flußzölle), beim Einlaufen in Häfen (Hafen- und Leuchtturmgebühren, Wag- und Krahngebühren). Diese Auslagen werden meist vom Frachtführer getragen und sodann verrechnet.

6. Lagergeld (Dock- u. Entrepotgebühren) bildet oft einen Bestandteil der Warenbezugskosten, wenn eine Ware durch Schuld des Eigentümers beim Kommissionär oder Spediteur oder unter Zollverschluß in einem Dock oder Entrepot (über die gebührenfrei gestattete Lagerfrist hinaus) gelagert war.

7. Provision oder Kommission ist die Gebühr des Kommissionärs (nach Prozenten des Wertes berechnet).

8. Courtage (Sensarie, Maklergebühr), Gebühr, welche der Makler für Ein- oder Verkauf von Waren erhält.

9. Delcredereprovision: Die Vergütung, welche ein Kommissionär dafür verlangt, daß er gegen seinen Kommittenten für das richtige Eingehen des Preises verkaufter Waren sich verbürgt. Sie beträgt gewöhnlich 1—2% des Wertes. Kommt auch im Wechselhandel vor.

10. Kleine Spesen, d. h. die Kosten für verschiedene kleine Auslagen, entstehen beim Ein- und Ausladen, Lagern, Abholen und Abliefern der Waren, beim Verkehr mit Zoll-, Hafen- und Eisenbahnbehörden, Reparatur der Verpackung u. s. f.

IV. **Usancen im Warenhandel.** Es haben sich im Warenhandel mancherlei Bräuche (Usancen) ausgebildet, welche teils bloß an einzelnen Orten, teils in den ausgedehntesten Handelsgebieten üblich sind. Der Kaufmann, welcher mit fremden Ländern handelt, ist darauf angewiesen, die Usancen jener Orte kennen zu lernen, von welchen er Waren bezieht oder wohin er dieselben versendet. Es beziehen sich solche Usancen auf die verschiedensten Vorkommnisse bei den Handelsgeschäften: auf die Preisbestimmung der Waren, auf Maß und Gewicht, Emballierung, Transportwesen, auf die Notierungen der Kurszettel, die Arten und Fristen der Kreditgewährung, auf Abzüge am Warenpreise wegen gewisser Mängel, auf die Gebühren der Makler und Kommissionäre u. s. f. Einige der wichtigsten dieser Usancen sind:

1. Rabatt (auch Skonto oder Diskonto), Abzüge am Preise der Waren, welche der Verkäufer dem Käufer bewilligt, entweder für eine frühere Zahlung oder als Vorteil, welchen der Großhändler dem Detailhändler gewähren will. An manchen Handelsplätzen ist für gewisse Artikel ein Usorabatt gebräuchlich, ähnlich wie das Gutgewicht u. s. f. Wo die Mannigfaltigkeit der Waren es thunlich erscheinen läßt, für verschiedene Kunden verschiedene Preise zu fordern, macht man die Preise für alle gleich und gewährt einzelnen Bevorzugten größeren Rabatt.

2. Dekort, ein Abzug, welchen der Käufer, wenn er mit der Ware nicht zufrieden war, vom Kaufpreise macht. An manchen Plätzen der gewohnheitsmäßige Nachlaß für sofortige Bezahlung.

3. Tara. Wird eine Ware samt ihrer Verpackung gewogen und versendet, also in Kisten, Fässern, Körben, Flaschen u. s. f., so nennt man das Gewicht der Ware mit der Packung zusammen Brutto- oder Sporkogewicht. Das Gewicht, welches für die Packung vom Brutto abgezogen wird, heißt Tara. Zieht man die Tara vom Bruttogewicht ab, so erhält man das Nettogewicht der Ware. Häufig wird bei dem Verkauf einer Ware soviel Tara gerechnet, als die Umhüllung wirklich wiegt. Bei jenen Waren aber, welche im großen vom Produktionsplatze in der dortigen Originalpackung bezogen werden, sind meistens durch das Herkommen bestimmte Gewichtssätze für die Tara angenommen, wodurch die Mühe eines besonderen Abwägens derselben erspart wird. Eine solche ein für allemal bestimmte Tara heißt Usotara oder usuelle Tara, während diejenige Tara, welche durch Abwägen der Umhüllung in jedem einzelnen Falle festgesetzt wird, Nettotara heißt. Das Wägen der Verpackung oder das Tarieren kann vor der Verpackung oder nach der Auspackung stattfinden. Bei manchen wohlfeilen Waren wird gar keine Tara berechnet; man nimmt an, daß die Verpackung ebensoviel wert sei wie das gleiche Gewicht der Waren. Die Usotara wird bei solchen Waren, wo Stück für Stück ungefähr das gleiche Gewicht haben, nach den einzelnen Stücken (Kolli) berechnet; in anderen Fällen nach Prozenten vom Bruttogewicht oder auch für eine gewisse Gewichtseinheit vom Brutto-

gewicht. Wird außer der eigentlichen Tara auf das Nettogewicht noch etwas als Taragewicht vergütet, was namentlich bei außergewöhnlichen Verpackungen der Fall ist, so nennt man dies Supertara (Sopratara oder Extratara).

4. Gutgewicht ist ein Nachlaß am Gewicht, welchen die Großhändler von Kolonial- oder Drogueriewaren ihren Abnehmern mitunter bewilligen, um sie für den Abgang durch den Transport und für Ungenauigkeiten oder Unterschiede im Abwägen zu entschädigen. Das Gutgewicht beträgt gewöhnlich $^1/_2$ bis 2 %, ist aber auf den verschiedenen Handelsplätzen, wo es noch üblich ist, sehr verschieden. Es wird meistens vom Nettogewicht berechnet; in Hamburg aber ausnahmsweise vom Bruttogewicht. Ausnahmsweise kommt außer dem Gutgewicht auch noch ein sog. Ausschlag besonders in Abzug. Derselbe ist ebenfalls eine Art Gewichtsvergütung.

5. Fusti ꝛc.: Abzüge, welche der Käufer dem Verkäufer im Preise der Ware macht für gewisse unbrauchbare oder unreine Bestandteile der Waren: Blätter, Stiele, Steine, Staub u. dergl. Derartige Abzüge verschwinden indessen mehr und mehr aus den Warenrechnungen. Leckage ist namentlich im Seehandel dasjenige, was entweder durch Liegen oder beim Transport durch Auslaufen oder Verrinnen von Flüssigkeiten verloren geht. Für das Ausgelaufene wird von dem Warenempfänger gewohnheitsmäßig ein gewisser Abzug gemacht. Die Transportunternehmungen können für die Leckage nicht verantwortlich gemacht werden. Besemschon ist das, was beim Entleeren der Ware aus Kisten oder Fässern am Holze hängen bleibt und ebenfalls einen unbedeutenden Abzug gestattet.

4. Kapitel: Formen des Warenhandels.

Unter Bezugnahme auf die oben gegebenen Einteilungen des Handels sollen in folgendem die wichtigsten Formen des Warenhandels eingehendere Betrachtung erfahren.

I. **Der Binnenhandel.** Binnenhandel nennt man mitunter den kontinentalen im Gegensatze zum überseeischen Handel. Richtiger ist es, unter Binnenhandel nur den inländischen Handel im Gegensatze zum internationalen (Ausfuhr-, Einfuhr- u. Durchfuhrhandel) zu verstehen. Der Binnenhandel hat nicht den großartigen Umfang und die Wichtigkeit im Welthandel, wie das überseeische Geschäft. Es ist auch im Binnenhandel immer nur ein kleiner Teil aller stattfindenden Einkäufe und Verkäufe in wirklich kaufmännischer Weise vollzogen. Eine Menge von landwirtschaftlichen und von Fabrikerzeugnissen, ferner die meisten Handwerksprodukte werden von den Produzenten direkt oder etwa durch Vermittlung des Kleinhändlers an die Konsumenten verkauft. Je weniger ausgebildet der Handel eines Landes ist, um so häufiger ist solcher direkter Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten. Während z. B. in England die Produzenten nicht mehr mit dem Verkaufe sehr beschäftigt sind, sondern den Kaufleuten den Betrieb überlassen, ist in Deutschland ein direktes Geschäft zwischen dem Produzenten und Konsumenten viel häufiger.

Die Konkurrenz der Geschäfte ist im Binnenhandel größer als im überseeischen Geschäft, vorzugsweise wegen des größeren Risikos, welches mit dem überseeischen Geschäft verbunden ist, und wegen der notwendigen größeren Erfahrung und Geschäftskenntnis, ohne welche das letztere unmöglich ist. Auf der anderen Seite hat freilich auch das Binnengeschäft, wenn es irgendwie ins Große getrieben werden soll, seine Schwierigkeiten. Sie liegen vor allem darin, daß im Binnenhandel der Kaufmann viel größere Anstrengungen machen muß und einen viel gründlicheren Einblick in das Wesen der Produktion und in die Bedürfnisse der Konsumtion haben muß, um dem Produzenten das Verkaufen an den Konsumenten und umgekehrt dem Konsumenten das Einkaufen beim Produzenten vollständig aus den Händen zu winden. Eine andere Schwierigkeit des Binnenhandels gegenüber dem Seehandel liegt darin, daß der Kaufmann im ersteren Falle in der Regel mit gebildeteren Menschenklassen zu thun hat und daher auch selbst für seinen Beruf eine gewisse sorgfältige Ausbildung bedarf.

Die Plätze, wo der große Binnenhandel vorzugsweise zur Blüte kommen kann, sind Seeplätze oder Inland-Stapelplätze. Es kommt auf den betreffenden Geschäftszweig an. Können Wareneinkäufe am besten an Seeplätzen stattfinden, um dann in das Binnenland verteilt zu werden, so ist auch der Seeplatz als Sitz des Geschäftes am meisten geeignet, bei anderen Fällen ist nicht der Ankaufsplatz der Waren der passendste Sitz des Geschäftes, sondern derjenige Platz, von welchem aus man einen Absatz am besten betreiben kann. Manche Plätze sind günstig für den Einkauf, andere sind günstig für den Verkauf. Ein Geschäft, welches auf einen weiten Absatzkreis rechnen muß, wird sich am besten möglichst nahe oder im Zentrum des Produktionsgebietes niederlassen müssen. Ein Geschäft dagegen, das nur auf einen kleinen Absatzkreis sich beschränkt, wird sich vorteilhafter im Zentrum des Absatzgebietes niederlassen. Sind die Produktionsgebiete oder Absatzgebiete zersplittert, so wird für den Sitz des Geschäftes bald das eine bald das andere wertvoller sein. Zur Berücksichtigung der Produktion und der Absatzgebiete tritt bei der Auswahl des Geschäftssitzes auch die Berücksichtigung der Transportgelegenheiten.

Unter Stapelplätzen versteht man die Zentralpunkte, an welchen eine Ware aus den Produktionsplätzen zunächst in den Handel kommt. Es ist begreiflich, daß der Warenbezug sich zunächst nach den Stapelplätzen wenden muß, um möglichst direkt zwischen Produktion und Konsumtion zu vermitteln. Die Stapelplätze bilden auch in der Regel die Preise der Stapelwaren.

II. **Das Platzgeschäft.** Unter dem Platzgeschäft versteht man jenen Handelsumsatz, wobei die Ware sich nicht von dem Orte, in welchem sie sich be-

findet, entfernt. Diese Unbeweglichkeit geht so weit, daß manchmal die Ware, ohne die Pack- und Lagerhäuser zu verlassen, mehrmals die Besitzer wechseln kann. Das ist freilich eine Entartung des Platzgeschäftes. Denn in diesem Falle verweilen die Waren längere oder kürzere Zeit in den Händen verschiedener Handeltreibenden, welche zwischen dem Produzenten und Konsumenten stehen. In der Regel wird dabei ebensoviel gewonnen als verloren, ohne daß die ganze Wirtschaft eine Bereicherung erfährt. Das Platzgeschäft ist an Stapel- und Seeplätzen entstanden, indem einzelne Geschäfte sich vorzugsweise dem Import, andere der Ausfuhr widmeten und zwischen diesen Verbindungsglieder auftraten, welche Waren von den Importeurs ankaufen, um an die Versender zu verkaufen und ihren Gewinn in den zeitlichen Preisunterschieden zu suchen. Wo das Platzgeschäft nicht in eine mehr dem Spiel ähnliche Spekulation entartet ist, erscheint es als Verbindungsglied von durch Arbeitsteilung getrennten, regelmäßigen Geschäften und kann es sich nur an den Stapelplätzen der Waren ausbilden, wo größere Massen von einer und derselben Warengattung zugeführt und versendet werden.

In dem entarteten Platzgeschäfte werden Käufe und Verkäufe über Waren abgeschlossen, ohne daß auf seiten des Käufers oder Verkäufers die Absicht besteht, das Geschäft zu verwirklichen; der ganze Zweck des Geschäftsabschlusses ist nur die schließliche Ausgleichung der Differenz zwischen dem vereinbarten Preise und dem Preise, der sich am Lieferungstage wirklich herausstellen wird.

III. **Das überseeische Geschäft.** 1. Wesen und Bedingungen. Das überseeische Geschäft ist nicht für den kleinen, nur für den großen Betrieb geeignet. Es finden innerhalb dieses Geschäftes noch wesentliche Unterschiede statt, je nachdem es nach solchen Ländern geht, welche mittels Dampfschiffen und Telegraphen mit Europa verbunden sind, oder nach solchen Ländern, mit welchen keine solche Transportbeziehungen bestehen. Während bei den Handelsverbindungen mit den erstgenannten Ländern die starke Konkurrenz bedeutende Gewinnste nicht leicht mehr zuläßt, ist die Aussicht auf solche bei der zweitgenannten Gruppe von Ländern noch vorhanden.

Eine wichtige Bedingung des überseeischen Geschäftes liegt darin, daß seine Unternehmungen ununterbrochene sein müssen. Wie es in dem sog. Platzgeschäft mit Schwierigkeiten und Gefahren verknüpft ist, von einem zum anderen Artikel überzuspringen, so ist es im überseeischen Geschäft schwierig, von einem Platze zum andern sich zu wenden. Das richtige überseeische Geschäft besteht vielmehr in regelmäßig sich wiederholenden Unternehmungen.

Eine Arbeitsteilung im überseeischen Handelsgeschäft wird vor allem dadurch eingeführt werden müssen, daß das Einfuhrgeschäft vom Ausfuhrgeschäft getrennt wird. So giebt es z. B. mit den Vereinigten Staaten ein besonderes Tabaks- und ein besonderes Baumwollgeschäft, mit Ostindien ein besonderes Reis- und ein besonderes Theegeschäft, wobei die Ausfuhr wieder in anderen Händen liegt. Das gilt jedoch nur für das überseeische Geschäft nach solchen Ländern, deren Handel schon lebhaft entwickelt ist. Anders ist es in solchen Ländern, wo der Handel noch wenig entwickelt ist. Wenn man also nach Ländern der letzteren Art handelt, so wird man gut thun, das Geschäft auf alle in der bezüglichen Richtung überhaupt vorkommenden Artikel auszudehnen. Diese Unterscheidung hat ihren Grund in den einfachsten Regeln der Arbeitsteilung. Dort, wo der Verkehr überhaupt schon groß ist, muß sich sowohl die Arbeitskraft als das Kapital auf einzelne Teile beschränken; dort dagegen, wo der Verkehr noch unbedeutend ist, muß eine Arbeitskumulation stattfinden, es muß die ganze vorhandene Handelsgelegenheit ergriffen werden, um die Kapitalien und Arbeitskräfte des Geschäftes hinreichend ausnützen zu können. Zwischen Ländern mit hochausgebildetem Verkehr und jenen mit noch nicht entwickeltem Verkehr finden sich manche Zwischenstufen, die dann natürlich auch durch einen höheren oder geringeren Grad von Arbeitsteilung berücksichtigt werden müssen.

2. Der Seetransport insbesondere. Auch bei starkem Schiffahrtsverkehr ist es nicht leicht, für die verschiedenen Arten von Transportwaren passende Schiffe zu finden. Dadurch wird vielfach der Seehandel in gewisse Richtungen gewiesen. Wo der Seeverkehr weniger lebhaft ist und in einzelnen Richtungen erst dem Handelszuge Bahn geschafft werden muß, führen die Frachtbedürfnisse zu einer Arbeitsvereinigung. Dann wird sich die Schiffahrt bald nach den Frachtbedürfnissen, bald umgekehrt die verschiedenen Handelszweige nach der vorhandenen Schiffahrtsgelegenheit richten müssen.

Bei manchen Zweigen des Seehandels sind bestimmte Eigentümlichkeiten der Fahrzeuge erforderlich, ebenso verlangen auch manche Richtungen des Seehandels besondere Fahrzeuge. Daher ist es in manchen Zweigen des Seehandels nötig, mit eigenen Schiffen den Transport zu besorgen. Hierbei sind die Preise der Fracht und die Preise der Waren immer nebeneinander und miteinander in Berechnung zu ziehen. Der Seehandel unterscheidet sich wesentlich vom Landhandel dadurch, daß bei letzterem seit Erbauung der Eisenbahnen die Transportpreise viel feststehender sind, während im Seehandel diese Preise je nach der Zahl der vorhandenen Schiffe und je nach der Menge der zu transportierenden Waren beweglich sind. Eine wirtschaftliche Mittelstufe zwischen diesen beiden Gegensätzen bildet der Handel nach solchen Ländern, wo regelmäßige Dampfschiffverbindungen bestehen und sich regelmäßige Transportgelegenheiten mit feststehenden Frachtpreisen bieten; ebenso auch im Landhandel diejenigen Transportwege, wo noch keine Eisenbahnen bestehen und deshalb bei Frachtunternehmungen über Frachtpreise und Transportbedingungen einzelne Verträge abgeschlossen werden müssen.

In der Regel steigen die Schiffahrtsgelegenheiten in gleichem Maße wie die Menge der zu transportierenden Waren sich vermehrt.

Wenn es auch für den im Inlande sich ergebenden Preis der Ware gleichgültig ist, ob die Einkaufspreise der Waren niedrig und die Schiffsfrachten hoch oder umgekehrt die Schiffsfrachten niedrig und die Warenpreise hoch sind, so ist das doch für das Risiko des ganzens Geschäftes keineswegs gleichgültig. Es macht einen großen Unterschied im geschäftlichen Risiko, ob die Schwankungen im kaufmännischen Gewinne hauptsächlich durch die Schiffsfrachten oder ob sie hauptsächlich durch die Warenpreise verursacht werden. Denn in den meisten Fällen ist die Möglichkeit einer Verbesserung oder Regulierung der Transportmittel eine ganz andere als die Möglichkeit einer Verstärkung der Produktion und Erweiterung der Einkaufsgebiete.

Bei dem innigen Zusammenhange von Warenpreisen und Schiffsfrachten kommt auch Gewicht und Umfang der Ware im Verhältnis zu ihrem Werte sehr in Betracht. Wenn Waren von großem Umfange und geringem Werte gehandelt werden, sind die Segelschiffe gesuchter, weil diese bei wohlfeilen Frachtsätzen hinreichenden Raum für die Waren bieten können. Für Waren geringeren Umfanges und von größerem Werte sind dagegen die Dampfschiffe gesucht mit höheren Frachtpreisen. Die Raschheit der Dampfschiffsbeförderung vermindert den Zinsverlust, welcher zwischen Einkauf und Verkauf dem Kaufmann an seinen Gütervorräten zugeht. Und zwar ist dieser Gewinn am Zinse in der Regel ein größerer, als der Unterschied zwischen den niedrigeren Frachtpreisen der Segelschiffe und den höheren Frachtpreisen der Dampfschiffe.

Auf die Preise der Waren des Seehandels wirken nicht allein die vorhandenen, sondern auch die erwarteten Schiffe, und zwar in dem Grade, als ihre Ankunft mehr oder weniger wahrscheinlich ist. Im allgemeinen richten sich die Schiffe mehr nach den Bedürfnissen der Warenbewegung als umgekehrt. Sofern die Schiffe überhaupt für alle Meere geeignet sind, werden sie in der Regel den Bedürfnissen des Warenhandels ihre Richtung anpassen. Doch giebt es hiervon Ausnahmen; denn die Schiffe mancher Nationen gehen nicht gerne aus den heimischen Gewässern.

In vielen Fällen ist für den Seehandel nicht allein die Größe, sondern auch die Qualität des zur Verfügung stehenden Schiffsraumes wichtig. Manche Waren, z. B. Thee, Indigo und dergleichen können nicht in alten und schlechten Fahrzeugen transportiert werden, welche vielleicht für Holztransport noch ganz vorzüglich sind.

Das Angebot von Schiffsräumen in Küstenfahrern kann auf den transatlantischen Güterverkehr keinen Einfluß nehmen, während umgekehrt Schiffe, die für längere Fahrt berechnet sind, auch wohl für den Küstentransport verwendet werden können. Für den Kaufmann sind, wie für den Schiffahrtsunternehmer, mehrere kleinere Schiffe nicht so vorteilhaft wie ein großes; für den Kaufmann hauptsächlich wegen der unvorteilhaften Stauung.

Wegen der innigen Verbindung des Seehandels mit der Schiffsfracht muß bei der ganzen Spekulation, bei jedem Ankaufe und Verkaufe von größeren Warenmengen immer auch die mögliche Frachtgelegenheit berücksichtigt werden. Daher kommt es, daß bei größeren Warenmengen, welche verschifft werden sollen, immer schon mit dem Einkaufe der Waren zugleich auch für den nötigen Schiffsraum zur Verfrachtung gesorgt werden muß, und daß der Geschäftsabschluß über den Warenankauf wie über die Verfrachtung Hand in Hand gehen muß. Freilich kann es unter Umständen auch vorteilhaft sein, den Abschluß der Fracht vor dem Kaufsabschlusse — oder umgekehrt — zu vollziehen.

Bei Einkaufsaufträgen im transatlantischen Handel ist es ratsam, eine äußerste Preisgrenze für Warenpreise und Fracht zusammen vorzuschreiben.

3. Kombination überseeischer Geschäfte. Die geographischen Eigentümlichkeiten, die verschiedenen Transportwege, die Produktions- und Handelsverhältnisse derjenigen Länder, welche bei gewissen Seereisen berührt werden, lassen es häufig als vorteilhaft erscheinen, wenn man Geschäfte, die sonst gar keine innere Verwandtschaft haben, mit einander kombiniert. Oft giebt die Berührung oder nur die Nähe mancher Länder mit gewissen Waren Veranlassung, daß man sie bei anderen Geschäften mit berücksichtige. Daraus folgt dann, daß Kaufleute einer Nation manchmal die Handelsgeschäfte einer andern Nation mitbesorgen.

4. Befrachtung der Schiffe. Die Befrachtung der Schiffe muß mit Berücksichtigung der zu transportierenden Waren vorgenommen werden. Deshalb muß schon bei der Wahl des Fahrzeuges seine Tauglichkeit, Größe und Qualität berücksichtigt werden. Den wichtigsten Anhaltspunkt für die Tragfähigkeit der Schiffe bildet die Messung, welche durch die Seebehörde vorgenommen wird. Aber selbst Schiffe von ganz gleicher Messung laden nicht immer die gleichen Warenmengen; so können in der Regel neuere Schiffe leicht etwas mehr tragen, als ältere bei gleichem Tonnengehalt.

Wenn für ein bestimmtes Geschäft bloß große Schiffe disponibel sind, welche ein Kaufmann nicht ganz befrachten kann, so müssen sich, wozu häufig Gelegenheit geboten ist, mehrere an der Befrachtung beteiligen. Hierzu ist aber notwendig, daß die von den verschiedenen Transportanten geladenen Waren auch eine solche geteilte Ladung gestatten. Wenn die zu ladende Warenmenge sehr klein ist, so ist es üblich, dieselbe einem anderen größeren Verfrachter als Beiladung zu übergeben. Manche Warengattungen erfordern ganz besondere Fahrzeuge, z. B. Bauholz; und für derartige Waren muß eine Prüfung des Schiffes durch den Verfrachter vorangehen.

Die Qualität der Schiffe hängt ab von dem Material der Schiffe, von ihrem Alter, von der Klassifikation durch die betreffenden Seebehörden, aber auch von der Tüchtigkeit der Bemannung. Letztere bleibt zu häufig ohne Berücksichtigung, weil viele Kaufleute, die Seehandel treiben, von der Technik der Seefahrt zu wenig verstehen.

Neben der Qualität des Schiffes ist auch sein Tiefgang zu berücksichtigen; denn eine Menge

Häfen sind nur Schiffen von gewissem Tiefgange zugänglich.

Die **Bauart des Schiffes** ist nur insofern für den Kaufmann von Bedeutung, als dieselbe auf die Schnelligkeit Einfluß nimmt. Über diese giebt eigentlich nur die Erfahrung hinreichende Aufschlüsse. Bei manchen Waren wird die Schnelligkeit des Schiffes sehr in Betracht gezogen werden müssen.

Die **mittlere Dauer des Transportes** ist für das Geschäft auch von Wichtigkeit. Bei Segelschiffen muß diese Dauer von vornherein auf einen größeren Spielraum berechnet sein.

Unterhandlungen über die Schiffbefrachtungen werden am besten nicht vom Kaufmann selbst, sondern in seinem Auftrage durch den Schiffsmakler geführt. An die Schiffsmakler wenden sich auch Schiffer und Reeder, so daß man bei den Schiffsmaklern Gelegenheit und Auswahl für Verfrachten findet. Die beim Abschlusse von Schiffsfrachtgeschäften üblichen **Frachtverträge**, sowie die **Konnossamente** müssen bei einer Betrachtung der Rechtsgeschäfte des Seehandels ihre Berücksichtigung finden. (Nach A. Lindwurm: Handelslehre.)

IV. **Das Lieferungsgeschäft.** Das Lieferungsgeschäft kommt nicht allein im Effektenhandel, sondern auch im Warenhandel sehr häufig vor. Es ist dann vorhanden, wenn es sich bei Kauf und Verkauf nicht um solche Waren, welche schon disponibel sind, sondern um solche, welche erst geliefert werden müssen, handelt. Es erfordert dies im Geschäfte eine größere Vorsicht als das Geschäft mit schon disponiblen Waren. Namentlich ist solche Vorsicht geboten bei jenen Waren, deren Preise lebhaften Schwankungen unterliegen. In diesem Falle erscheint das Geschäft als Spekulationsgeschäft. Die Hauptaufgabe desjenigen, der Lieferungsgeschäfte abschließt, liegt darin, die Preisverhältnisse der nächsten Zukunft vorauszusehen und nach den hierüber angestellten Schätzungen die Preisverhältnisse der Gegenwart zu benützen, zum Einkauf oder zum Verkauf. Da man zukünftige Preise nie mit voller Gewißheit vorausberechnen kann, haben die Lieferungsgeschäfte stets etwas vom Charakter des Spiels. Und zwar gewinnen sie diese Bedeutung vollständig, wenn der Spekulant ohne hinreichendes eigenes Kapital große Quantitäten kauft oder ohne eigenen Vorrat große Quantitäten verkauft (s. u.). Für derartige Lieferungsgeschäfte ist der Effektenhandel weit beliebter, als der Warenhandel. Das Lieferungsgeschäft bei Waren ist wieder verschieden, je nachdem es sich um solche Waren handelt, welche schon existieren, die aber erst ankommen müssen, oder um solche, deren Produktion noch ausständig ist. Das Lieferungsgeschäft mit solchen Waren, deren Ankunft noch bevorsteht, kommt vorzugsweise an Seeplätzen vor. Dabei ist der Einkauf mit keiner besonderen Spekulationsgefahr verbunden. Bei denjenigen Lieferungsgeschäften dagegen, wo die Ware vom Verkäufer erst infolge des Lieferungsgeschäftes beschafft werden soll, ist große Vorsicht nötig.

Die geringsten Gefahren sind mit dem Lieferungsgeschäfte dann verbunden, wenn es dem Verhältnis der Produktion zur Konsumtion möglichst nahe steht. Aber auch dann sind in manchen Artikeln noch bedeutende Unterschiede. So ist es etwas ganz anderes, ob man mit einem Landwirte über seine Getreide- oder Wollernten ein Lieferungsgeschäft abschließt, oder ob man mit einem Steinkohlenbergwerk ein Lieferungsgeschäft über eine Quantität Kohlen abschließt.

Bei dem **Abschlusse** der Lieferungsgeschäfte ist besondere Aufmerksamkeit bezüglich der Feststellung der Bedingungen notwendig. Das gilt namentlich für die Beschaffenheit der zu liefernden Ware. Manche Waren, deren Beschaffenheit sich nur schwer genau bestimmen läßt, eignen sich überhaupt nicht zu Lieferungsgeschäften oder nur unter vollkommen zuverlässigen und erprobten Geschäftsleuten.

Die **Spekulation** im Lieferungsgeschäft ist meist folgende: Häufig ist der Verkäufer beim Abschlusse des Geschäftes noch nicht Eigentümer der Ware, welche er verkauft. Er verkauft dieselbe vielmehr in der Hoffnung, daß er bis zum Tage der Ablieferung zu einem wohlfeileren Preise werde einkaufen können als zu dem, zu welchem er verkauft hat. Der Käufer auf Lieferung hat eine andere Meinung vom Gange des Preises. Er erwartet, daß der Preis bis zum Tage der Lieferung höher sein werde, als derjenige ist, um welchen er auf Lieferung gekauft hat. Im Lieferungsgeschäfte stehen also die Interessen der Parteien sich direkt gegenüber; was der eine gewinnt, muß der andere notwendig verlieren. Das Streben nach großen Gewinnsten hat es üblich gemacht, daß die Lieferungsgeschäfte über sehr bedeutende Quantitäten abgeschlossen werden. Gegenstände derartiger Käufe sind in der Regel solche, welche nach ihrer Natur wechselnde Preise haben und also ein offenes Feld für Vermutungen über ihren zukünftigen Preis bieten. Hierher gehören namentlich einzelne Landesprodukte, deren Preis nach den Ernteerträgen großen Schwankungen unterliegt: Getreide, Spiritus, Öl; aus gleichem Grunde die Baumwolle, auch manche andere Artikel, wie Talg, Petroleum. Häufig haben beide Parteien beim Abschluß derartiger Käufe gar nicht die Absicht, daß die Ware wirklich geliefert und übernommen werden soll und gehen auch gar nicht darauf aus, die Ware anzukaufen, sondern haben lediglich die schließliche Ausgleichung durch Bezahlung der Preisdifferenz in Absicht. In diesem Falle wird das Lieferungsgeschäft zum **Differenzgeschäft.**

V. **Der Kleinhandel.** Beim Kleinhandel ist der kommerzielle Schwerpunkt nicht im **Verkaufe**, sondern im **Ankaufe** zu suchen. Beim Einkaufe hat man diejenigen Waren zu beschaffen, die der Kreis der Konsumenten, auf welche der Laden berechnet ist, verlangt und diese Waren zu entsprechenden Preisen und in zusagenden Qualitäten zu beschaffen. Um gut einkaufen zu können, ist es notwendig, viel zu kaufen; nur bei größeren Quantitäten wird der Kleinhändler gegenüber dem Großhändler oder gegenüber dem Fabrikanten Gelegenheit zu vorteilhaften Geschäftsabschlüssen finden. Es wird dies um so leichter sein, je mehr sich das Ladengeschäft auf wenige Artikel beschränkt.

Beim Verkauf hat der Kleinhandel vor dem Großhandel den bedeutenden Vorzug voraus, daß die Kunden des Kleinhändlers ihm nicht mit jener geschäftsmäßigen Vorsicht, mit jenem sparsamen Handelsgeiste gegenübertreten, wie dem Großhändler seine Abnehmer. Der beim Kleinhändler einkaufende Konsument zieht bequemen Einkauf, große Auswahl, eleganten Laden gewöhnlich den billigeren Preisen, die er sich bei längerem Umherlaufen anderswo ausfindig machen könnte, vor. Für den Verkauf im Ladengeschäfte ist die Gewandtheit des Verkäufers von Wichtigkeit, denn dieselbe wird vom Konsumenten immer dann berücksichtigt, wenn zwischen Geschäften mit gleich guten Waren die Auswahl ist. Aber die geschäftliche Gewandtheit im Verkaufe an das Publikum ist doch für den schließlichen Ertrag des Geschäftes minder wichtig, als der Einkauf. Hat man gut eingekauft, so ist es rationell und anständig, auf den einmal angesetzten Verkaufspreisen zu bestehen und das im Publikum noch vielfach übliche Feilschen möglichst zu beseitigen.

Die Lage des Ladengeschäftes ist für den Verkauf auch nicht gleichgültig. Häufig aber kann man sich in Bezug auf eine mehr oder weniger vorteilhafte Geschäftslage täuschen. Das Publikum läßt sich keineswegs immer durch die Gunst der Lage verführen, von einem gewohnten Geschäfte abzugehen und sich einem neuen zuzuwenden.

Der Detailhandel pflegt die Waren häufig unverhältnismäßig zu verteuern und damit den Absatzkreis zu beschränken. Oft werden durch ihn die Wirkungen von Verminderungen der Produktionskosten ganz paralysiert. Merkwürdig ist die Verschiedenheit der Preiserhöhungen, welche die einzelnen Waren durch den Detailhandel erfahren. In Paris z. B. stellen sich diese Preiserhöhungen bei Milch, Butter und Käse auf 12—25 %, bei Früchten und Gemüsen auf 20—25 %, bei Kaffee 10 %, Thee 60 %, Mehl 50—100 %; während beim Zucker fast gar kein Gewinn mehr für den Detailhändler abfällt. Tritt in den Preisen der Waren eine Verwohlfeilerung ein, so kommt diese in der Regel dem Kleinhändler zu gut. Denn während der Großhändler keine örtliche Beschränktheit des Absatzes kennt und daher durch die Konkurrenz genötigt wird, bei einer Verwohlfeilerung des Produktes dasselbe auch wirklich billiger abzugeben, besteht für den Kleinhändler ein solcher Zwang nicht, weil das Publikum nicht so rasch den wahren Preis der Ware erfährt und aus Gewohnheit und Bequemlichkeit bei einem Detailgeschäft bleibt, ohne sich zu vergewissern, ob dasselbe nicht allzuviel auf den Preis der Ware daraufschlägt. Ein Hauptgewinn des Produzenten, der durch vermehrte Konsumtion herbeizuführende Mehrabsatz, wird ihm dadurch entzogen. Wäre der Detailhandel so organisiert, daß die Verwohlfeilerung eines Produkts auch gleich vom Publikum empfunden würde, so wäre die Wirkung ganz anders.

Der Kleinhandel hat die Eigentümlichkeit, daß sich ihm häufig Personen widmen, welche anstrengende Arbeit scheuen und auch bei unbedeutendem eignen Kapital, mit Hilfe des Kredits, hier lohnenden Erwerb zu finden hoffen. Das hat zur Folge, daß immer eine große Zahl von Detailgeschäften vorhanden sind, welche dem Bankrott entgegensteuern, aber auch gleich wieder durch ähnliche, schwankende Unternehmungen ersetzt werden.

VI. **Das Kommissionsgeschäft.** Unter dem Kommissionsgeschäft versteht man im Gegensatz zum Eigenhandel dasjenige Geschäft, wobei jemand die Befugnis erteilt wird, etwas im Namen eines Auftraggebers zu thun. Das Kommissionsgeschäft kommt im Wertpapierhandel wie auch im Warenhandel vor. Der beauftragte Kommissionär erhält für seine Bemühung eine Gebühr, welche Provision, mitunter auch Kommissionsgebühr genannt wird. Im Warengeschäft beträgt diese Kommissionsgebühr 1—2 %, in Manufakturwaren häufig noch mehr. Der Kommissionshandel ist infolge jener Erleichterungen entstanden, welche der Handel durch die Verbesserung des Kredits und des Transportwesens erfuhr. Seit der Einführung dieser Verbesserungen, namentlich des Wechselgeschäftes und der neueren Transportwerkzeuge, ist der Kaufmann nicht mehr genötigt, in Person an Ort und Stelle seinen Bedarf an Waren einzukaufen oder seinen Vorrat zu verkaufen. Er konnte vielmehr einmal vorhandene geschäftliche Verbindungen leicht brieflich fortsetzen und Waren durch seine Handelsfreunde einkaufen oder verkaufen lassen, während die Zahlungen dafür mit Leichtigkeit in Wechseln zu machen, respektive zu empfangen waren. So konnte der Kommissionshandel entstehen und sich immer mehr ausbreiten. Volkswirtschaftlich am wertvollsten ist das Kommissionsgeschäft für die Vermittlung zwischen dem Produzenten und seinem ersten Abnehmer als Einkaufs- oder als Verkaufskommission; obwohl es auch zwischen Kaufmann und Kaufmann vermittelnd eintritt.

Das Kommissionsgeschäft findet sich

1. im Warengeschäft als Einkaufs- und Verkaufskommission;
2. im Wechselgeschäft, wobei der Kommissionär ebenso wie der Bankier den Einkauf und den Verkauf, die Annahme und die Einziehung von Wechseln besorgt, acceptiert, trassiert und remittiert;
3. im Assekuranzgeschäft, wo der Kommissionär Assekuranzen entweder selbst übernimmt und sich die Prämie bezahlen läßt oder die Assekuranz durch jemand anderen besorgt und an diesen die Prämie bezahlt;
4. im Speditionsgeschäft, wo aber der Kommissionär Spediteur genannt wird.

Das Kommissionsgeschäft kann, obgleich es sich um die Ausführung geschäftlicher Aufträge anderer handelt, doch nicht ohne eine gewisse Grundlage von Kapital und Kredit betrieben werden, weil der Kommissionär oft in die Lage kommt, Vorschüsse auf Waren machen oder Zahlungen abwarten zu müssen.

Auch übernimmt er häufig seinem Auftraggeber gegenüber eine Garantie für die Erfüllung der mit anderen eingegangenen Verträge. Für diese Garantie kann er die sog. Delcredereprovision verlangen. Je größer das von ihm übernommene

Risiko ist, um so mehr erscheint sein Kapital und Kredit als eine ergänzende Vermehrung des Kapitals und Kredits seines Auftraggebers. Regel ist dies nicht; sondern gewöhnlich stellt der Auftraggeber dem Kommissionär für den Einkauf bare Mittel im voraus zur Verfügung. Oft kann sich der Kommissionär auch nicht auf das eigentliche Kommissionsgeschäft beschränken, namentlich dann nicht, wenn in diesem Geschäfte schon eine lebhafte Konkurrenz mit starker Kapitalanlage sich findet. Unter solchen Umständen wird der Kommissionär Veranlassung haben, entweder ein Lager zu halten oder gelegentlich seinem Konkurrenten durch Vorkauf den Rang abzulaufen oder den Käufern durch starken Kredit Erleichterungen zu bieten.

Die günstigste Gelegenheit zum Warenkommissionsgeschäft findet sich für den Einkauf an Plätzen, die an Kapitalien noch arm, aber doch gute Plätze für Einkauf vielfach bekannter Waren sind. Solche kapitalsarme Plätze oder vielmehr die an ihnen befindlichen Kaufleute sind häufig nicht imstande, Verkäufe für eigene Rechnung abzuschließen oder sonst Erleichterungen zu bieten. So wird z. B. der Getreidehandel in den Häfen des Schwarzen Meeres mit England sehr stark kommissionsweise betrieben.

Für kleine Geschäfte eignet sich der Kommissionsauftrag nicht, weil die Erledigung von kleinen Aufträgen ebensoviel Mühe verursacht, als die von größeren, so daß die Provision von kleinen Aufträgen den Kommissionär nicht hinreichend zur nötigen Sorgfalt veranlassen kann.

Ein Übelstand bei dem Kommissionsgeschäft sind die Kommissionsrechnungen, welche der Kommissionär, der ein Geschäft für den Kommittenten besorgt hat, dem letzteren ausstellt, und welche sehr häufig Gegenstand späterer Klagen über zu hohe Kostenansätze werden. In vielen Fällen wird es ratsam sein, auf eine spezifizierte Rechnung für das Kommissionsgeschäft zu verzichten und mit dem Kommissionär einen Preis zu vereinbaren, welcher alle Kosten und die Kommission zusammenfaßt. Die fortwährenden Klagen des Kommittenten über die zu hohen Kostenansätze in der Kommissionsrechnung werden den Kommissionär veranlassen, die Kosten in den Preis zu verstecken.

Wichtig ist es auch in dem Kommissionsgeschäft, mit den Kommissionären nicht häufig zu wechseln. Denn zu häufiger Wechsel läßt mit keinem Kommissionär in eine feste Stellung kommen. Je größer ein Geschäft ist, um so besser eignet sich dasselbe zur Erledigung durch Kommission.

Von der Ankaufskommission ist nicht allein rechtlich, sondern auch geschäftlich die Verkaufskommission oder Konsignation zu unterscheiden. In der Regel versteht man unter Konsignationsgeschäften diejenigen, welche ein Handelshaus in einer Seestadt treibt, indem es an sich Waren auf eigenen oder auf fremden Schiffen zum Verkaufe adressieren läßt und darauf Vorschüsse gewährt, gewöhnlich bis zwei Dritteile des Wertes der Waren. Um das Konsignationsgeschäft im großen Stile betreiben zu können, sind Verbindungen mit überseeischen Ländern und wegen der nötigen Vorschüsse auch ein größeres Kapital, als für gewöhnliche Kommissionsgeschäfte, notwendig.

Die Vorschüsse, welche von den Kommissionären in dieser Art von Geschäften gemacht werden, sind wichtig bei der Einfuhr von überseeischen Waren. Infolge seines Kapitalreichtums hat England das Konsignationsgeschäft sehr ausgedehnt und sich dadurch einen großen Zufluß der Produkte kapitalsarmer überseeischer Länder verschafft. Als Sicherheit hat der Konsignatar (d. i. das vorschußgebende Kommissionshaus) die Waren oder das ihnen vorausgeschickte Konossement, während der ausländische Verkäufer seinen Vorschuß durch Ziehen eines Wechsels auf das Kommissionshaus erhebt. Für den Vorschuß berechnet das Kommissionshaus Zins und eventuell auch Provision.

Um sich Konsignationswaren zu verschaffen, ist es vorteilhaft, wenn der Kaufmann die Schiffskapitäne in seine Interessen zieht und ihnen für ihre Bemühungen, welche ihnen die Konsignationswaren verursachen, Prämien zusichert.

Der Ausdruck Konsignation ist auch gebräuchlich für solche Waren, welche man den Schiffern zum Verkaufe mitgiebt.

Die Stapelplätze der Produktionsländer sind demnach das Gebiet, wo die Konsignationen wurzeln, und die Stapelplätze der Konsumtionsländer sind das natürliche Ziel, nach welchen die Konsignationen gerichtet sein müssen. An den Nebenmärkten ist das Konsignationsgeschäft immer ein gefährliches.

Auch die Gefahr und der Spekulationscharakter der Konsignationen ist sehr verschieden je nach den Waren. In solchen Artikeln, die nicht regelmäßig, sondern nur unter gewissen Umständen nach anderen Plätzen gehen, fehlt oft die Zeit zu festen Geschäften, so daß man, um die Gelegenheit zu günstigen Unternehmungen nicht zu versäumen, häufig sofort zur Abladung schreiten muß.

Eine wesentliche Bedingung für das Gelingen des Kommissionsgeschäftes ist, daß man zu Konsignataren rechtschaffene und gewandte Häuser wählt, weil es nicht leicht möglich ist, allzu genaue Vorschriften zu geben. Der Konsignierende, welcher die Waren einem anderen zum Verkaufe überläßt, kann ja die Absatzverhältnisse des fremden Landes, wo seine Waren verkauft werden können, nicht genau durchschauen und das schwankende Angebot und die bewegliche Nachfrage nicht in jedem Augenblicke richtig beurteilen. Wenn er daher will, daß der Konsignatar in seinem Interesse handelt, wird er ihm auch bis zu einem gewissen Grade freie Hand lassen müssen.

Bei manchen Artikeln, deren Absatz nur langsam und unsicher ist und mit welchen deswegen als mit eigenen Geschäften sich die Konsignatare nicht gerne einlassen, wird sich die Konsignation auch im kleinen rechtfertigen und lohnen. Namentlich wird der Kaufmann, welcher solche Artikel verkaufen will, den Ladengeschäften gegenüber von solchen regelmäßigen kleinen Konsignationen Gebrauch machen müssen. In diesem Falle nimmt die Konsignation das Wesen

einer Niederlage an. Dem Kleinverkäufer werden billigere Preise gestellt, unter welche er nicht herabgehen wird; für Kosten und Provision empfängt er einen gewissen Prozentsatz. Dieses Verfahren eignet sich jedoch eher für Fabrikanten, als für Kaufleute. Ein Geschäft, welches in Deutschland fast durchgängig in dieser Form behandelt wird, ist das Sortimentsgeschäft im Buchhandel. Der Sortimenter ist in der Regel der Konsignatar des Verlegers.

Das Kommissionsgeschäft ist notwendig auf eine immer zunehmende Spezialisierung angewiesen. Dies hat seinen Grund in dem Umstande, daß ein Kommissionsgeschäft noch mehr als ein anderes Geschäft auf die äußerste Rührigkeit und Sorgfalt in der Behandlung des Geschäftszweiges angewiesen ist. Sowie ein Kommissionshaus eigene Unternehmungen machen würde, könnte es schon deshalb die Interessen seiner Geschäftsfreunde nicht mit der gehörigen Sorgfalt wahrnehmen. Es ist freilich sehr schwer für einen gewandten Kaufmann, sich aller eigenen Geschäfte zu enthalten und bloß immer im Auftrage anderer zu arbeiten. Das Kommissionsgeschäft ist auch in besonders hohem Grade auf den Gebrauch ausgedehnten Kredites angewiesen. Damit aber diese Kreditgewährung nicht allzu gefährlich wird, müssen die Kredite mit besonderer Vorsicht behandelt werden.

VII. **Das Unterhändlergeschäft.** Dieses Geschäft besteht in der gewerbsmäßigen Vermittlung von Geschäftsabschlüssen zwischen anderen. Ein Teil des Unterhändlergeschäfts, das sogenannte Maklergeschäft, ist in vielen Ländern durch handelsgesetzliche Bestimmung auf eigens angestellte Makler beschränkt. Die Makler sind nicht selbst Käufer oder Verkäufer, aber sie haben Käufer und Verkäufer hinter sich und vertreten deren wirtschaftliche Anschauungen. Sie brauchen deshalb kein eigenes Kapital; aber sie müssen als solid und zuverlässig bekannt sein. Wenn die Makler hinreichende Erfahrung und Geschäftskenntnis haben, um die Stimmung der Käufer und Verkäufer sicher wiederzugeben, so sind sie für alle Geschäftszweige vorteilhaft. Die Fähigkeiten, welche für das Maklergeschäft notwendig sind, sind so ziemlich dieselben wie die zum Betrieb eines eigenen Geschäftes erforderlichen. Der Abschluß des Geschäftes und die rechtliche Bekräftigung durch Ausstellung der Schlußnoten ist nur eine äußerliche Aufgabe; aber die Makler sind nicht bloß Vertrauenspersonen, welche Aufträge besorgen, sondern sie verfolgen auch die höhere Aufgabe, Angebot und Nachfrage in Zusammenstellung zu bringen. Soll der Makler erfolgreich wirken, so muß ein Geschäftsverkehr am Platze bereits bestehen. An kleinen Plätzen ohne bedeutenden Verkehr kann auch das Maklergeschäft keine Ausdehnung bekommen. Vom Agenturgeschäft unterscheidet sich das Maklergeschäft dadurch, daß das erstere nicht so streng an einen Platz gebunden ist. Die Agentur hat hauptsächlich die Warenversendung zum Gegenstande ihrer Aufgabe. Auch widmen die Agenten ihre Thätigkeit nicht so sehr wie die Makler dem ganzen Geschäftspublikum, sondern meistens bloß einem oder wenigen Käufern, die nicht miteinander konkurrieren.

Der Makler muß ausgedehnte Beziehungen zu den für ihn wichtigen Geschäftskreisen unterhalten und immer diejenigen Möglichkeiten klar stellen, von welchen seine Geschäfte abhängen, und sie denjenigen Kaufleuten, zwischen welchen er Geschäfte abschließen möchte, vorführen. Die vorbereitende und einleitende Geschäftsthätigkeit des Maklers äußert sich in dem sog. conto finto, d. h. in der Berechnung aller derjenigen Punkte, welche bei einem vorgeschlagenen oder beabsichtigten Geschäfte zu berücksichtigen sind. Nicht nur seine ihm äußerlich aufgetragenen Pflichten, auch das eigene Interesse veranlassen den Makler zur Unparteilichkeit. An vielen Orten ist es üblich, daß der Makler immer das Interesse des Käufers vertritt. Wenn überhaupt eine Bevorzugung stattfinden soll, so ist auch die Bevorzugung des Käufers richtiger als jene des Verkäufers. Prinzipiell aber ist es richtiger, wenn der Makler vollkommen unparteiisch die Interessen beider Teile im Auge hat. Eine häßliche Seite des Unterhändlergeschäftes ist die mit diesem Geschäfte fast notwendig verbundene Zudringlichkeit. Sie wird veranlaßt durch das bei vielen Geschäften unumgängliche Feilschen, welches, wo Geschäfte durch Unterhändler abgeschlossen werden, sich in der Person des Unterhändlers konzentriert.

Ein eigener Zweig des Unterhändlergeschäftes ist die Schiffsagentur oder Schiffsmaklerei. Sie vermittelt zwischen den Reedern und den Warenversendern, beredet mit beiden Teilen die Bedingungen der Fahrt und sucht den Frachtvertrag abzuschließen. Der Schiffsmakler muß hierzu diejenigen Gelegenheiten zu Unternehmungen kennen, welche sich in dem Hafen, wo er sich befindet, darbieten. Überdies muß er auch die Schiffahrtsgelegenheiten und Frachtbedürfnisse jener Plätze kennen, mit welchen Schiffsverkehr getrieben wird. Eine gewisse Kenntnis der Schiffahrt, des Schiffsbaues und der Warenkunde sind gleichfalls Bedingungen der Schiffsagentur.

Die Assekuranzmaklerei hat zur Aufgabe den Abschluß von Assekuranzverträgen zwischen Versicherern und Versicherten. Sie ist das einfachste und leichteste unter allen Maklergeschäften.

VIII. **Der Hausierhandel.** Der im allgemeinen mit ungünstigen Augen angesehene Hausierhandel hat gewiß einen Teil der Schattenseiten, die ihm anhaften, dadurch erhalten, daß er von vornherein mit ungünstigen Vorurteilen verfolgt wurde und von der öffentlichen Meinung niedergehalten war. In der Folge mußten sich Mißbräuche einschleichen, welche gewisse polizeiliche Vorsichtsmaßregeln notwendig machten. Der Hausierhandel ist ein mühsames und nicht sehr lohnendes Geschäft, welches seine Angehörigen dafür einigermaßen durch den Reiz entschädigt, welchen eine vagabundierende Lebensart für manche Menschen hat. Für den Handel im ganzen leistet der Hausierhandel doch manche nützliche Dienste, indem die Hausierer gewissermaßen als unbezahlte Kommis und Reisende für den Kauf-

mann seine Waren absetzen, von ihren eigenen Interessen dazu getrieben. Freilich wendet man mit Recht gegen den Hausierhandel ein, daß er den Verkehr mit schlechten Surrogaten, mit verfälschten Waren, mit verbotenen schädlichen Stoffen befördere. In vielen Fällen können sich zwar die Konsumenten sehr schlechter Waren erwehren, oft aber bleibt ihnen die Beschaffenheit der Ware längere oder kürzere Zeit unbekannt; jedenfalls haben sie dieselbe, wenn sie sich als unbrauchbar erweist, bereits bezahlt. Ein anderer Einwurf, der dem Hausierhandel gemacht wird, behauptet, daß er dem Diebeshehler- und Gaunergewerbe als schützender Deckmantel diene. Auch das ist leider nicht selten der Fall. In neuerer Zeit ist durch Verbesserung der Verkehrsmittel, welche es der Landbevölkerung leicht machen, in die Städte zu kommen, das Gebiet des Hausierhandels vielfach eingeschränkt worden. Wenn vorzugsweise die Geschäfte der kleinen Landstädte gegen den Hausierhandel eifern, so verdient doch hervorgehoben zu werden, daß gerade diese kleinen Geschäfte auch dem Publikum sehr viel abgelagerte, unbrauchbare Waren anbieten.

Daß selbst in hochentwickelten Wirtschaftszuständen der Hausierhandel für gewisse Waren Wert hat, zeigen die Hausierer in großen Weltstädten, namentlich für den Detailverkauf von Lebensmitteln. In Paris gab es im Jahre 1862 gegen 12000 umherziehende Detailverkäufer von Lebensmitteln.

IX. Der Handel auf Messen und Märkten.

1. Allgemeines. Da die Arbeitsteilung den Produzenten und den Konsumenten, das Angebot und die Nachfrage nicht allein geschäftlich, sondern auch räumlich zu trennen pflegt, so muß, wenn Angebot und Nachfrage sich treffen sollen, ein Platz gefunden werden, wo die beiden sich wieder zusammenfinden. Da ferner die Produzenten darauf angewiesen sind, ihre Zeit mit der Produktion und nicht mit Umhersuchen nach Absatz auszufüllen, müssen auch gewisse Zeitpunkte feststehen, zu welchen das Angebot darauf rechnen kann, die Nachfrage an dem bestimmten Platze zu finden und umgekehrt. Diesen Zwecken entspricht die uralte Einrichtung von Märkten und Messen. Dieselben unterscheiden sich, je nachdem sie einen größeren oder kleineren Kreis von Käufern und Verkäufern anziehen; je nachdem sie in längeren oder kürzeren Zeiträumen Käufer und Verkäufer zusammenbringen und je nachdem sie mit mehr oder weniger einzelnen Gegenständen des Handels sich beschäftigen.

2. Wochenmärkte. In den kleinsten Kreisen des Handelslebens erscheinen Wochenmärkte. Diese haben ihre Funktion in den Kreisen der landwirtschaftlichen Bevölkerung. Da die Dorfschaften und die Kleinstädte für ihre ganze Umgebung die einzigen Versorgungsplätze für gewerbliche Produkte sind, so wurden sie auch zu Sammelpunkten und Bezugsquellen für die Industrieprodukte, deren die ländliche Bevölkerung bedarf. Die Zeiträume, in welchen derartige Märkte abwechseln, werden bestimmt durch die Dauerhaftigkeit der wichtigsten Handelsartikel. Die Märkte mit Lebensmitteln müssen innerhalb gewisser Zeiträume sich wiederholen, damit die Lebensmittel nicht verderben. Daher sind die wöchentlichen Wiederholungen der Märkte üblich geworden. Trotz ihrer Wiederholung machen es die Wochenmärkte doch notwendig, daß die Bewohner der Städte ihren Nahrungsmittelbedarf für mehrere Tage zusammenbeschaffen oder daß Mittelspersonen eintreten, welche das für sie besorgen. Solche Mittelspersonen finden sich in den Vertretern des Viktualienhandels, welche sich für den Dienst, den sie der städtischen Bevölkerung dadurch erweisen, daß sie von einem Wochenmarkte zum andern die Ansammlung der notwendigen Vorräte für sie besorgen, etwas höhere Preise bezahlen lassen. Mittelspersonen sind es auch, welche den Landwirten ihre kleinen Vorräte abkaufen, dieselben sammeln und diese größeren Vorräte entweder an Kommissionäre in die Stadt schicken oder selbst zu Markt bringen.

Die Verhältnisse der modernen Großstädte, deren gewaltige Bedarfsmenge nicht mehr durch die Produktion der nächsten Umgebung allein gedeckt werden kann, und die deshalb eines Zwischenhandels bedürfen, haben den Wochenmärkten ein Ende gemacht. Die Gegenwart findet das beste Mittel gegen Teuerung der Nahrungsmittel in einer geschäftsmäßigen Ausbildung des Viktualienhandels, welche durch die verbesserten Verkehrsmittel gefördert wird. Eine derartige Ausbildung dieses Handels fordert auch Trennung von Groß- und Kleinhandel. Es entstehen dabei für den Großhandel Zentralmärkte, wo durch Kommissionäre oder Marktbeamte im großen verkauft, manchmal versteigert wird. Die Käufer bei diesen Engrosverkäufen sind entweder die Detaillisten oder Zwischenhändler.

3. Jahrmärkte. Ausgedehnteren Kreisen des Angebotes und der Nachfrage dienen die Jahrmärkte. So lange die industriellen Gewerbe sich nur an einzelnen Punkten des Landes in großen Zwischenräumen verbreitet fanden, und so lange der Verkehr der Bevölkerung wenig entwickelt und durch zahllose Schwierigkeiten gehindert war: so lange mußte der Absatz und die Befriedigung des Bedarfs mangelhaft sein, weil sich beide nicht finden konnten. Das Warenangebot war keineswegs überall im stande, die Nachfrage aufzusuchen, weil in den Zeiten, wo sich die Jahrmärkte ausbildeten, die Verkehrswege unsicher waren und die Handelsware zahllosen Gefahren ausgesetzt war. Aber selbst in rohen Zeiten und unkultivierten Ländern gab es und giebt es heute noch manche Orte und Zeitpunkte, wo entweder unter dem Schutze der Religion oder unter politischem Schutze ein zwar vorübergehender, aber wohlgeschützter Friede auch den Handel und Verkehr begünstigte. Solche Marktstätten konnten sich an jenen Plätzen ausbilden, wo größere religiöse Feierlichkeiten eine zahlreiche Volksmenge zu gewissen Zeiten versammeln. So bildete sich an Wallfahrtsorten u. dergl. die Gewohnheit aus, mit religiösen Diensten und Gebräuchen auch den Handel zu verbinden. Die Käufer wissen, daß sie in gewissen Zeiten an dem Marktplatze eine große Auswahl von Waren finden, die Verkäufer wissen, daß

sie Absatz finden, und die betreffenden Marktplätze mußten in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse diese Interessen der Käufer und Verkäufer in jeder Weise berücksichtigen. Die politische Obrigkeit mußte bei einiger Einsicht dieses geschichtlich gegebene Verhältnis würdigen und auszubilden suchen, und nach und nach wurde auch für andere bestimmte Orte und Tage ein Marktfrieden verkündigt; nach und nach wurde es eine allgemeine Einrichtung, daß in Städten und größeren Dörfern jährlich zu gewissen Zeitpunkten Märkte abgehalten wurden.

Wenn nun auch die Ausbildung des heutigen Verkehrs und Handels solche Jahrmärkte als überflüssig erscheinen läßt, sind sie doch durch die Gewohnheit noch lange über ihre Zeit hinaus erhalten geblieben. Es sind verschiedene Gründe, welche dieses Fortleben der Jahrmärkte auch in der Gegenwart noch begreiflich erscheinen lassen: einesteils die Gewohnheit der Landbevölkerung, welche von der reichen Auswahl und der zwar mittelmäßigen, wenn nicht schlechten Ware bei scheinbar wohlfeilem Preise angezogen wird; auch die im Laufe der Zeit herangezogenen Interessen mancher Städtebürger und dergleichen.

Die Wichtigkeit der Jahrmärkte ist abgestuft teils nach der Größe derjenigen Orte, wo sie stattfinden und welche den nächsten Absatzkreis der Markthändler darstellen, teils auch nach der größeren oder geringeren Entfernung, aus welcher sich Verkäufer und Käufer zusammenfinden müssen. Je kleiner diese Entfernungen sind, um so mehr finden sich Konsumenten und Produzenten zu dem Geschäfte ein.

Wie die Wochenmärkte, sind auch die Jahrmärkte durch die Verbesserung der Verkehrsmittel zu einem guten Teile überflüssig geworden. Die persönliche Anwesenheit der Verkäufer an der Verkaufsstelle wird immer weniger wichtig, und ebenso brauchen auch die Einkäufe nicht mehr so zusammengedrängt zu werden wie ehedem.

Für kleinere Orte wird aber das Marktwesen immer noch eine gewisse Wichtigkeit behalten. Schon deshalb, weil an kleineren Orten eine bedeutende Ausbildung des Handels, eine lebhafte Konkurrenz, reichhaltige Warenlager nicht möglich sind. An solchen Orten erlaubt die unbedeutende Nachfrage nicht, für die selteneren Einkäufe große Warenlager zu halten; wohl aber kann der Bedarf eines ganzen Jahres, wenn man ihn zusammendrängt, ein paar Tage lang ein lebhafteres Geschäft erzeugen.

4. Spezialmärkte. Für manche Waren sind Spezialmärkte nicht ohne Bedeutung, nämlich dann, wenn es sich um eine periodische Produktion oder um periodische Bedürfnisse handelt. Der letztere Fall ist z. B. gegeben bei den an manchen Orten stattfindenden Christmärkten. Der erstere Anlaß ergiebt sich häufig bei Naturprodukten, für welche deshalb je nach den Produktionsverhältnissen der Orte und Landschaften Spezialmärkte nicht selten sind. Getreidemärkte, welche in den Mittelpunkten von Ackerbaudistrikten vordem wichtig waren, sind durch die Eisenbahnen und die Ausbildung eines Getreidehandels in großem Stile weniger wichtig geworden. Wollmärkte, welche namentlich in den östlichen Provinzen Deutschlands üblich sind, haben heutzutage mehr Nutzen als Ausstellungen dieses Produktes, als für den eigentlichen Verkehr. Dieser wird durch direkte Verbindungen der Kaufleute mit den größereren Schäfereien ebensogut und weniger geräuschvoll als auf den Märkten besorgt. In ähnlicher Weise kommen für manche andere Landesprodukte solche Spezialmärkte vor: für Hopfen, Flachs ꝛc.

Am wichtigsten und wohl auch heute noch unentbehrlich sind Viehmärkte, weil hier die Handelsware im ganzen Lande verstreut produziert wird und auch die Nachfrage danach im ganzen Lande sehr zersplittert ist, während es doch für die Käufer äußerst vorteilhaft ist, eine möglichst große Auswahl zu haben. Es ist gerade bei diesem Handelsgegenstande notwendig, daß zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Plätzen das Angebot eine möglichst reichliche Auswahl darbiete, weshalb Viehmärkte selbst in entschiedenen Handelsländern, z. B. in England, ihre Bedeutung auch heute noch haben.

5. Messen. Manche Märkte sind in der Verkehrsgelegenheit begründet: in periodisch eintretender Anschwellung und Abnahme des durch natürliche Verhältnisse gebotenen Warenzugs. Namentlich ist dies der Fall, wo die Waren zu Schiffe beigebracht werden, insbesondere im Flußverkehr, ferner wo die Wege des Landes nur zu manchen Zeiten für den Transport geeignet sind, oder wo wegen der Gefahren des Transportes Karawanenhandel stattfindet. Die Ankunft der in größeren Massen auftretenden Fahrzeuge und Transporttiere ruft dann notwendig eine Art Markt hervor. So insbesondere bei den Wallfahrten, welche schon, um die in großer Zahl eintreffenden Reisenden mit dem Nötigen zu versorgen, auch eine gewisse Zufuhr verlangen. So ist Mekka in Arabien, Hurdwar in Ostindien durch seine Wallfahrten zu einem wichtigen Meßplatze geworden. Auch in den christlichen Ländern sind manche größere Jahrmärkte kirchlichen Ursprungs. Alle derartigen Märkte werden als Messen bezeichnet. Auch sie sind, wie die übrigen Jahrmärkte und wie die Wochenmärkte, durch die Fortschritte der Transportmittel und durch die Ausbildung des Kredites heutzutage von viel geringerer Wichtigkeit. Manche ehedem berühmte Messen sind vollständig überflüssig geworden, z. B. die Messe von Sinigaglia, die Messe von Beaucaire und andere. Die wichtigsten europäischen Messen haben heutzutage noch die osteuropäischen Länder, so die berühmte Messe von Nischnij-Nowgorod und die Messe von Usundschowa in der Türkei. In Deutschland sind jene Messen wichtig geblieben, welche mit den östlichen Ländern in nächster Beziehung stehen: Leipzig und Frankfurt an der Oder, während die ehedem hochberühmten Messen in Frankfurt am Main, in Braunschweig oder gar in Naumburg sehr zurückgegangen sind. Jene Messen, die sich überhaupt erhalten haben, sind aus einer Anhäufung von Warenvorräten immer mehr zu freien Industrieausstellungen, zu Abrechnungs- u. Börsen-

tagen geworden. Mancherlei Umstände ließen die Abwicklung und Ausgleichung geschäftlicher Beziehungen durch die Messen besonders vorteilhaft erscheinen. So bei der deutschen Buchhändlermesse in Leipzig, wobei der ursprüngliche Zweck eines wirklichen Warenumsatzes in das Geschäft einer großen Generalabrechnung übergegangen ist und wo nebenbei auch die Zusammenkunft der Interessenten zur Ausstellung von manchen Artikeln, zu Besprechungen über gemeinsame Angelegenheiten benützt wird.

Es konnte auch die Bedeutung der verschwindenden Messen nicht auf die sogen. Industriebörsen übertragen werden. Solche Industriebörsen wurden seiner Zeit an manchen Orten ins Dasein gerufen, konnten aber keinen Boden gewinnen.

Der Besuch der Messen seitens der Industriellen hat für diese den Vorteil, ihnen den leichteren Verkauf fehlerhafter Ware zu ermöglichen; aber er bringt den Produzenten auch mit dem Konsumenten und dem Detailhändler in nähere Berührung, wobei jener leichter auf einzelne Mängel in der Produktion aufmerksam gemacht wird. Wird die fehlerhafte Ware als solide verkauft, so ist dies freilich kein Vorteil der Messe, sondern einfach Betrug; wird dagegen die fehlerhafte Ware als solche bezeichnet, so ist der Verkauf derselben nicht notwendig an die Messe gebunden. Ein Kommissionär kann dafür ebenso leicht Absatz bieten, als die Messe. Ebenso kann auch der Agent oder Kommissionär die Funktion eines Kritikers der Ware ausüben.

5. Kapitel:

Die Hauptzweige des Warenhandels.

Unterscheidet man den Warenhandel nach den wichtigsten Warengruppen, so ergeben sich etwa folgende Hauptzweige desselben:

I. **Der Landesproduktenhandel.** Er beschäftigt sich mit den Bodenprodukten des eigenen Landes und bringt dieselben, in der Regel ohne technische Veränderungen, auf den Markt. Nur ausnahmsweise finden bei einzelnen Waren vorbereitende technische Thätigkeiten statt. Im Landesproduktenhandel wird noch ein großer Teil der Waren direkt vom Produzenten an den Fabrikanten oder an den Konsumenten, ohne Vermittlung des Kaufmanns, abgesetzt. Ein selbständiger Handel mit Landesprodukten macht erst bei höherer Wirtschaftsentwicklung die Städte zu Stapelplätzen derselben. Kreis- und Provinzialstädte, die für den Handel günstig gelegen sind, werden zu Mittelpunkten, wo sich die Landesprodukte, welche die Umgebung liefert, ansammeln, und von wo dieselben nach den anderen Landesteilen, die ihrer bedürfen, geschafft werden oder nach den großen Handelsplätzen kommen, um nach dem Ausland exportiert zu werden. Mit den europäischen Landesprodukten konkurrieren schon vielfach landwirtschaftliche Produkte überseeischer Länder, zu Welthandelsartikeln geworden (z. B. amerikanisches Getreide und Fleisch; australische Wolle). Die einzelnen Unterabteilungen des Landesproduktenhandels sind:

1. Der Getreidehandel; befaßt sich mit den gewöhnlichen Getreidearten: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz; auch mit Mehl und Hülsenfrüchten. Er kann Export-, Import- oder Transithandel sein; auch bloßer Binnenhandel. Letzteren treiben die mittleren und größeren Grundbesitzer, Müller, auch eigene Getreidehändler.

Die Schwankungen der Getreidepreise erscheinen als hochwichtig, wenn man bedenkt, daß das Getreide dem gleichmäßigsten, jeden Tag wiederkehrenden Bedürfnis des Menschen dient und die Schwankungen seines Preises tief nicht nur in das wirtschaftliche, sondern in das ganze sittliche und gesellschaftliche Leben der Menschheit eingreifen. Jahr für Jahr ist es der günstige oder ungünstige Ertrag der Ernte, welcher Preisunterschiede verursacht. Ist das Ergebnis eine Mittelernte, so werden sich auch Mittelpreise gestalten; bei vorzüglichen und schlechten Ernten dagegen weichen, wenn die Nachfrage gleich bleibt, die Preise nicht bloß in demselben Grade, wie das Ernteergebnis gegen die Mittelerträge, sondern noch weit stärker von den Mittelpreisen ab. Neben den zeitlichen Schwankungen der Getreidepreise zeigen sich auch die etwas geringeren räumlichen Unterschiede. Wohlhabende, gewerbreiche und handelsthätige Länder haben höhere, reine Agrikulturländer schlechtere Preise. Jede Verbesserung der Kommunikationsmittel gleicht die Preisdifferenzen aus. Dies zeigt jede Vergleichung der Preisdifferenzen früherer Zeit mit denen der Gegenwart.

Zeitliche Preisschwankungen des Getreides zeigen sich auch in weit kürzeren Perioden als in der eines Jahres, in den verschiedenen Monaten. Im Juli und August, manchmal schon im Juni, treten die bedeutendsten Änderungen ein, weil in dieser Zeit das Ernteergebnis sich ungefähr voraussehen läßt.

Der Getreidehandel ist derjenige Zweig des Landesproduktenhandels, welcher Zeitgeschäfte besonders lebhaft werden ließ. Dabei zerfällt das Jahr gewöhnlich in mehrere Spekulationstermine. In Berlin z. B. wird vom Frühjahr auf den Herbst und vom Herbst zum Frühjahr spekuliert. Die Schätzungen, welche die verschiedenen Spekulanten über den künftigen Preisstand anstellen, pflegen sich meistens untereinander zu korrigieren, so daß sie durchschnittlich von der Wirklichkeit bestätigt werden.

Zwischen den einzelnen Fruchtarten hat sich eine ständige Preisverschiedenheit ausgebildet, auf dem verschiedenen Nähr- und Nutzwert derselben beruhend.

2. Der Wollhandel hat seine Hauptplätze in denjenigen Ländern, welche vorzugsweise Schafzucht treiben; in Europa: Deutschland, Spanien, England, Frankreich, Österreich, Rußland, Belgien. In allerneuester Zeit ist der europäischen Wollproduktion durch die außereuropäischen Länder eine bedeutende Konkurrenz erwachsen.

3. Der Weinhandel. Eigentümlichkeiten: Die Ware ist sehr reich an Sorten; innerhalb der einzelnen Sorten haben selbst die verschiedenen Jahr-

gänge verschiedenen Wert. Die Spekulation hat nicht allein auf die vorhandene Ware zu achten, sondern auch auf die zu erwartende Produktion. Diese ist höchst zweifelhaft; der Wein ist mehr als ein anderes Produkt von Launen der Natur abhängig, in Bezug auf Quantität und Qualität. Ein das Geschäft erschwerender Umstand liegt in der argen Ausdehnung, welche die Weinverfälschung heutzutage genommen hat. Stapelplätze für den Weinhandel finden sich stets im Zentrum oder in der unmittelbaren Nähe der wichtigsten Produktionsgebiete. Der Weingroßhandel ist auf eine gewisse Spezialisierung in der Weise hingewiesen, daß der Weingroßhändler jedenfalls mit den Produzenten eines Weingebietes direkte Verbindungen unterhält und in dem Handel mit den betreffenden Sorten den Schwerpunkt seines Geschäftes sucht. Der Absatz an die Kleinverkäufer, die Wirte ꝛc., hat ununterbrochen mit der lebhaftesten Konkurrenz zu kämpfen und ist deshalb keine leichte Aufgabe. Da selbst die solideste Ware des Großhändlers durch den Detailverkäufer verschlechtert werden kann und darunter der Absatz leiden muß, ist der Großhändler immerfort genötigt, neue Abnehmer aufzusuchen. Das Institut der Reisenden hält sich deshalb in dieser Branche mit besonderer Zähigkeit.

4. Der Tabakhandel beschäftigt sich sowohl mit dem Rohprodukte als auch mit den Tabakfabrikaten. Ein charakteristisches Merkmal hat er in seiner starken Beeinflussung durch Steuermaßregeln (Monopol in einer Reihe von Staaten).

5. Der Ölhandel. Er ist Binnenhandel, kämpfend mit einer starken Konkurrenz der durch den Kolonialhandel importierten außereuropäischen Öle.

6. Handel mit Sämereien. Hier wird teils Futtersaat, wie Kleesaat u. s. w., teils Ölsaat, teils auch Gewürzsaat oder Gemüsesämereien gehandelt. Den Handel mit Blumensamen vermitteln die Kunstgärtner; den Handel mit Waldsämereien Kaufleute und Förster.

7. Hopfenhandel. Eine Spezialität jener Länder, in welchen starke Bierproduktion stattfindet.

8. Spiritushandel. Hat seine Stapelplätze in Gegenden mit starkem Kartoffelbau.

II. **Der Viehhandel.** Der Handel mit Nutztieren ist sowohl als Binnenhandel, wie als Aus- und Einfuhrhandel in allen Ländern ungemein wichtig. Die Ausstattung der Länder mit Tieren ist sehr verschieden; der Verbrauch an Fleisch aber fast überall in Zunahme. Die Standorte der Viehzucht werden bestimmt durch die Haltbarkeit und die Transportfähigkeit der Viehprodukte nach den Konsumtionsplätzen. Zunahme der Bevölkerung und des Wohlstandes lassen immer den Viehstand, namentlich den Bestand an Milch- und Schlachtvieh zunehmen; dagegen werden solche Tiere, welche Fleisch und andere Rohstoffe als Handelswaren abgeben, nicht in gleichmäßigem Maßstabe mit der zunehmenden Kultur vermehrt, weil die Ernährung solcher Tiere bei dichter Bevölkerung zu teuer wird. Daher kommt es, daß diejenigen Länder, welche Tiere und Tierprodukte exportieren, die dünn bevölkerten Flachländer sowohl in Europa, als auch namentlich in Südamerika sind. Die Preisschwankungen sind beim Vieh ziemlich bedeutend und werden teils durch die verschiedene Aus- und Einfuhr veranlaßt, teils auch durch den Ausfall der Ernten, der auf die Vermehrung oder Verminderung des Viehstandes bedeutenden Einfluß nimmt.

Der Handel mit Fleisch, frischem und zubereitetem, ferner mit Fett, Schinken u. dergl. hat in neuerer Zeit durch die verbesserten Verkehrsmittel, welche raschen Fleischtransport gestatten, sehr zugenommen. Schon tauschen die verschiedenen Weltteile ihren Überfluß an Fleischvorräten gegen einander aus.

Von Viehprodukten sind Butter und Käse mit zu den Landesprodukten zu rechnen. Die Produktion dieser Gegenstände hängt von der Veredlung der Tiergattungen und Vervollkommnung der Stallfütterung ab.

III. **Holz- und Kohlenhandel.** 1. Der Holzhandel beschäftigt sich mit Bauholz, Werkholz und Brennholz. In der Gruppe des Bauholzes sind wieder die Hölzer für den Häuserbau und die für Schiff- und Eisenbahnbau zu unterscheiden. Leider hat der Reichtum an Holz, durch welchen die mitteleuropäischen Länder sich früher auszeichneten, in neuerer Zeit stark abgenommen. Für diese Abnahme ist nur teilweise ein Ersatz die Auffindung und zunehmende Ausbeutung von anderweitigen Brennstoffen, sowie die zunehmende Verwendung von Stein und Eisen im Bauwesen. Wegen der Transportschwierigkeit ist im Holzhandel das vergleichende Studium der Transportwege von so großer Wichtigkeit wie bei keinem anderen Handelsgegenstande, und es sind die Eisenbahnfrachten, speziell die sogen. Differenzialtarife, welche auf den Holzhandel der verschiedenen Länder einen beherrschenden Einfluß nehmen. Durch das Bestreben, möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen, durch die deshalb für den durchgehenden Verkehr niedriger angesetzten Preise des Holztransportes haben die Eisenbahnverwaltungen dem Holzhandel ganz merkwürdige Richtungen gegeben.

2. Der Steinkohlenhandel hat in noch höherem Grade als der Holzhandel die Eigentümlichkeit, daß sein Produkt bei geringerem Werte und größerem Gewichte nur unter sehr günstigen Transportverhältnissen und bei sehr billigen Transportpreisen überhaupt transportfähig wird. Den Kaufmannsstand beschäftigt der Kohlenhandel nur an den wichtigsten Produktionsplätzen der Steinkohle. Dort haben sich jedoch eigene Kohlenbörsen gebildet.

IV. **Der Kolonialwarenhandel,** mitunter auch Spezereiwarenhandel genannt, befaßt sich mit den meisten Rohprodukten der wärmeren Länder. Hauptgegenstände: Zucker, Kaffee, Thee, Kakao, Reis, Gewürze, Südfrüchte. Auch die Baumwolle, die ausländische Tierwolle und andere Rohstoffe, die durch die europäische Industrie verarbeitet werden, gehören in den Kolonialwarenhandel, unterscheiden sich jedoch von anderen Artikeln desselben dadurch, daß sie den Verkauf an Kleinhändler völlig aus-

schließen, indem sie selbst vom Konsumenten nur im großen bezogen werden. Die wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten des Kolonialwarenhandels sind im wesentlichen schon oben unter dem Titel „überseeischer Handel" erwähnt. Manche Kolonialwaren haben noch spezielle Eigentümlichkeiten, die der Handel zu berücksichtigen hat. Bei einigen der wichtigsten sind die verschiedenen Ernten von großem Einfluß auf den Gang der Spekulation; auch die politischen Verhältnisse der Produktionsländer. Der Absatz zeichnet sich bei den meisten durch große Regelmäßigkeit und fast ununterbrochene Zunahme aus. Die Schwierigkeiten des Geschäfts liegen für den Großhandel weit mehr im Bezug als im Absatz.

Für die Produktionsländer sind die Kolonialwaren meistens Ausfuhrartikel, und zwar solche, welche ihren Weg über die ganze Welt nehmen. Die wichtigsten Rohstoffe, welche zu den Kolonialwaren gehören, Baumwolle und Wolle, kommen in Europa nur an wenige große Stapelplätze und werden oft schon verkauft, während sie noch auf dem Meere schwimmen. Oft werden auch die mit ihnen beladenen Schiffe nicht von vornherein nach dem Hafen dirigiert, wo sie ihre Ware abgeben sollen, sondern nach dem nächsten erreichbaren Hafen (Ordreplatz), wo sie erst Kenntnis von ihrem definitiven Absatzwege erhalten, der sich erst während der Fahrt über den Ozean ergiebt.

Die Verbrauchsartikel dagegen, welche zu den Kolonialwaren gehören, gehen durch mehr Hände und schließlich durch jene des Detaillisten an den Konsumenten. In großen Seeplätzen (London, Liverpool, Rotterdam, Amsterdam, Havre) werden auch große Mengen von Kolonialwaren auf dem Wege öffentlicher Auktionen an Großhändler und Fabrikanten verkauft. In London geschieht dies durch Vermittlung der sog. Brokers und Auktioneers, nach Mustern, während die Waren in den Docks liegen bleiben. Nach Abschlagszahlung erhält Käufer einen sog. Dockschein, nach vollständiger Zahlung einen Warrant; gegen Ablieferung beider Papiere wird die Ware aus dem Dock gegeben.

Materialwaren wird eine Gruppe genannt, welche nicht überall in gleicher Weise bezeichnet wird.

V. **Droguen- (Materialwaren-) Handel.** Droguen sind rohe oder halb bereitete Produkte, welche in den Apotheken gebraucht werden, ferner Präparate der Hütteninbustrie und der chemischen Industrie, Farben u. a. Unter die Rohprodukte der Droguerie gehören Wurzeln, Holzrinde, Blätter, Blüten, Früchte, Harze, Samen, Gummi und Öl.

Die sogenannten chemischen Stapelartikel sind — wenigstens in Deutschland — in der jüngsten Zeit Gegenstand der Handelskonjunktur geworden. Nicht die Thatsachen, welche die Produktion selbst betreffen (Kohlenteuerung, Transportstörungen), sondern das Eindringen der Börsenpraxis in den Warenhandel ist es, was speziell auf diesem Gebiete die hohen Konjunkturpreise hervorbrachte. Zunahme der Produktion und Überproduktion müssen diesem Zustande einen Umschlag bereiten.

Dies gilt aber nur von der in den Händen des Aktienkapitals befindlichen chemischen Großindustrie. Die kleine chemische Industrie, deren Produkte in zahlreichen Etablissements hergestellt werden, produziert in solchem Überfluß, daß sich ihre Produkte allen Verabredungen über Preisstellung entziehen. Dabei sind viele dieser Industrieen bloß Nebenbeschäftigungen und leiden schon deshalb an niedrigen Preisen, vielfach auch infolge mangelhafter Kalkulationen. Die neuen Erhöhungen der Arbeitslöhne, Kohlenpreise, Baukosten und Mietzinse können wohl geeignet sein, die dilettantisch betriebene kleinere chemische Industrie aufzuwecken.

VI. **Kurzwarenhandel.** Unter sogenannten Kurzwaren versteht man eine Gruppe überaus mannigfaltiger Gegenstände der Industrie und des Handels. Hierher gehören namentlich eine Menge von Metallwaren, teils als Werkzeuge, teils für den häuslichen Gebrauch; auch Bijouterie- und Schmuckgegenstände werden hierher gerechnet, Toilettenbedürfnisse, optische Waren, Schreib- und Zeichnungsrequisiten und dergl. Endlich verschiedent Waren aus dem Gebiete der keramischen Industrie, der Drechslerei, der Spielwaren u. s. f. Mit dem Ausdrucke Bijouteriewaren werden kleinere Schmucksachen aus edlen oder unedlen Metallen bezeichnet.

Der Kurzwarenhandel ist charakteristisch dadurch, daß von einer Handelsspekulation im großen dabei nicht wohl die Rede sein kann. Häufig verkauft der Fabrikant direkt an den Detaillisten; letzterer bedient sich nur bei manchen, namentlich ausländischen Fabrikaten einer Vermittlung des Großhändlers. Für die europäischen Industrieländer sind die Kurzwaren Ausfuhrartikel.

VII. **Schnitt- und Modewarenhandel.** Dieser Zweig beschäftigt sich mit dem Absatze der Fabrikate in- und ausländischer Textilindustrie und verwandter Artikel. Auch hier bezieht sehr häufig der Detaillist direkt vom Fabrikanten; doch ist auch das Engrosgeschäft gut ausgebildet; und namentlich sind die Schnittwaren neben den Metallwaren die wichtigsten Ausfuhrgegenstände, mit welchen die europäischen Industrieländer ihre Kolonialwaren ꝛc. bezahlen. Nach dieser Richtung hin sind diese Waren für den Großhandel wichtig. Im Inland macht sich lebhafte Konkurrenz fühlbar; der Absatz ist bei den verschiedenen Artikeln von sehr ungleicher Regelmäßigkeit. Sehr reichhaltige Auswahl für den Konsumenten und coulante Behandlung desselben sind Hauptbedingungen für den Flor des Geschäfts.

Außerdem ist dasselbe, besonders die eigentlichen Modewaren, dringend auf das Studium der Mode angewiesen. Die Mode hat die Tendenz, die Absatzgebiete der Produktion räumlich zu erweitern, aber zeitlich zu beschränken. Die Quantität des abzusetzenden Erzeugnisses wird dabei manchmal größer, manchmal kleiner, der Geschäftsbetrieb keinesfalls leichter. Die ältere Industrie hatte mit dem Muster wenig zu schaffen; heutzutage wechselt dasselbe überaus rasch. Oft ist in einer größeren Stadt schon veraltet, was in einer benachbarten kleineren noch als das Neueste gilt, und schon winden

sich wieder neue Stoffe auf den Webstühlen, um das, was in den Großstädten noch als Neuestes gilt, zum Trödel zu machen. Produktion und Konsumtion stürmen in Hast neuen Formen und Farben nach. Die Konsumtion, durch die konkurrierende Eitelkeit getrieben, verzichtet vielfach auf die Solidität zu gunsten der Abwechslung und sucht sich darin schadlos zu halten; die Produktion dagegen deckt sich für Verluste aus dem Wechsel der Nachfrage dadurch, daß sie das Alte, aus der Mode gekommene durch den kleineren Provinzialhändler an die kleinstädtischen und ländlichen Konsumenten absetzt und sich dafür das Neueste von den großstädtischen und reicheren Konsumenten um so teurer bezahlen läßt, so daß stets das Neueste den Ausfall am Preise des Veralteten ersetzt.

Das Konsumentenpublikum verlangt neue Moden, aber es macht sie nicht. Die Produzenten sind es, welche die Mode machen. Der Produzent ersinnt die neuen Formen und Farben der Produkte und stellt sie dem Publikum zur Auswahl dar. Das Publikum fühlt sich davon bald mehr, bald weniger angeregt. Entsprechen sie dem Gange der allgemeinen Geschmacksrichtung, so schlagen sie ein und werden Gegenstand des allgemeinen, massenhaften Verbrauches. Entsprechen sie weniger, so werden sie, weil neu und notwendig, zwar gekauft, aber nicht sehr massenhaft, sondern nur als Lückenbüßer, bis neue beliebtere Moden auftauchen. Alle Gegenstände dagegen, die nicht allein neu, sondern zugleich praktisch und wirklich schön sind, halten sich über die gewöhnliche Dauer der Mode hinaus; ja sie können sogar Gegenstände des beständigen Konsums werden oder nach gewissen Zeiträumen wieder neuerdings in Mode kommen. Auch das ist großenteils Verdienst des Produzenten. Wenn Gegenstände in die Mode kommen, welche gut und praktisch sind, und wenn diese Gegenstände das Zeug haben, sich darin zu erhalten, so hat stets das größte Verdienst dabei der Produzent, welcher die Bedürfnisse des Publikums richtig erkannte und einen möglichst entsprechenden Verbrauchsgegenstand herstellte. Offenbar ist es für den Produzenten viel schwieriger, die Bedürfnisse des Publikums zu erkennen und zu beurteilen, als es für das Publikum ist, die Zweckmäßigkeit und Brauchbarkeit eines Artikels zu beurteilen.

Man spricht oft von dem Risiko des Produzenten und des Verkäufers, welches darin liegt, daß Produktionsprozesse mißlingen, oder daß die Produkte keine Käufer finden. Auch das Publikum, welches kauft, hat ein gewisses Risiko: das Risiko des ungewissen Wertes, der schwankenden Mode. Wüßte jeder Käufer ganz genau, daß der Kaufsgegenstand seinen Anforderungen wirklich voll und ganz entsprechen werde, so würden in der Regel weit höhere Preise bezahlt. Bei Gegenständen, welche dem Publikum lang bekannt sind und nicht in der Mode wechseln, können deshalb viel zutreffendere Preise bezahlt werden, als bei neuen und in der Mode wechselnden Artikeln, weil die Risikoprämie des Konsumenten wegfällt. Und wenn trotzdem jene brauchbaren und bekannten Artikel in der Regel billiger sind, so liegt die Ursache darin, daß bei ihnen auch das Risiko des Produzenten geringer ist, und daß sie meistens Gegenstände der Massenproduktion sind.

VIII. **Der Kunsthandel.** Der Kunsthandel ist durch die großartigen Fortschritte der Vervielfältigungstechnik ein Zweig des Welthandels geworden, welcher heutzutage eine feste Stellung inne hat und für die Kunst dieselbe Bedeutung zu gewinnen scheint, welche der Buchhandel für die Wissenschaften hat. Man versteht unter Kunsthandel jenes Geschäft, welches sich mit dem Vertriebe sowohl von älteren als auch von neueren Produkten der zeichnenden Künste beschäftigt. Handzeichnungen, Kupferstiche, Holzschnitte, Lithographie, Photographie und Gemälde bilden die Hauptgegenstände des Kunsthandels. Als besonderer Handelszweig scheint sich der Kunsthandel allmählich in der Zeit ausgebildet zu haben, wo kleine Unterhändler auf Messen, Jahrmärkten u. s. w. Kupferstiche und dergl., welche sie allenthalben zusammengekauft hatten, zum Verkaufe anboten. Später wurde der Kunsthandel mit dem Buchhandel verbunden; doch muß bei dieser Verbindung notwendigerweise einer der beiden Geschäftszweige unvollkommen bleiben. In neuerer Zeit ist der Kunsthändler sehr häufig Kunstverleger, indem er von den Künstlern Kunstwerke herstellen läßt und sie sodann entweder vervielfältigt oder im Originale wieder verkauft. Oder er beschäftigt sich bloß mit dem Ankauf und Verkauf des Vorhandenen nach Art der Sortimentsbuchhändler.

IX. **Der Buchhandel.** Eine Ware von ganz besonderem Wesen sind die Bücher. Mit der wissenschaftlichen Entwicklung, mit der Ausdehnung der Presse und mit der Vervollkommnung der Vervielfältigungstechnik mußte auch das Geschäft des Buchhandels eine immer größere Ausdehnung gewinnen und wird heutzutage mit Recht als die edelste und segensreichste Gattung des Handels bezeichnet.

Eine ganz besondere Entwicklung hat der Buchhandel in Deutschland genommen. Er wird hier in der Hauptsache nicht anders als in anderen kultivierten Ländern getrieben; aber das Ineinandergreifen der Geschäfte, die innere Einrichtung des Ganzen giebt ihm eine Ausbildung, wie sie dieses Geschäft in keinem anderen Lande erhalten hat. Das gesamte Buchhandelsgeschäft zerfällt in das Verlagsgeschäft und den Sortimentshandel; hierzu kommt noch das Kommissionsgeschäft. Manchmal sind auch mehrere dieser Geschäfte vereinigt.

Das Verlagsgeschäft, von Verlegern oder Verlagshändlern getrieben, beschäftigt sich damit, die Manuskripte von den Autoren zu gewinnen, für eigene Rechnung abdrucken zu lassen oder den Druck in eigenen Buchdruckereien zu besorgen und sodann die Abdrücke an die Sortimentsbuchhändler zum Verkaufe an das Publikum abzusenden.

Die erste Aufgabe des Verlagsgeschäftes liegt in der Gewinnung der Manuskripte. Wenn der Verlagsbuchhändler seine Aufgabe richtig erfassen soll, so muß er einesteils sein Publikum

kennen, anderenteils die Manuskripte beurteilen können. Hierzu ist eine bedeutende eigene, allgemeine Bildung des Verlagsbuchhändlers erforderlich. Er soll also gelehrte Kenntnisse besitzen und dieselben geschäftsmäßig anwenden.

Der Verlagsbuchhändler würde einen kleinlichen Standpunkt einnehmen, wollte er bei jedem einzelnen Buche die Geschäftsberechnung über den zukünftigen Ertrag desselben ausschließlich maßgebend sein lassen. Wenn ein Buch auch beim Publikum nur geringen Absatz findet, so ist sehr häufig der Verlag desselben doch kein wirtschaftlicher Fehler. Es liegt im Wesen des Verlagsgeschäftes, daß der Ausfall, der dem Geschäfte durch minder gut gehende Werke entsteht, durch die besseren gedeckt wird. Auch mag es nicht selten geschehen, daß ein Buch, welches vielleicht wenig gekauft wird, doch den Ruf des Verlegers und des Autors verbessert. Dann wird durch seine moralische Wirkung die ökonomische ausgeglichen. Sehr bedeutende Verleger haben deshalb nicht selten Werke angenommen, von welchen sie sicher einen Verlust erwarten durften.

Was die Betriebseinrichtung betrifft, so liegt der Schwerpunkt des Buchhandels im Verlag, nicht im Sortiment. Der Verleger trägt das Risiko, während der Sortimenter mehr oder weniger mit dem Kapital des Verlegers wirtschaftet. Diese Arbeitsteilung zwischen dem Verleger und Sortimenter liegt in der Natur des Geschäftes; der Verleger hat mehr Fühlung mit der Produktion, der Sortimenter mit der Konsumtion der Bücher. Der Sortimenter ist unmöglich im stande, auf dem ganzen Gebiete der Litteratur die nötige Sachkenntnis sich anzueignen. In Deutschland hat sich der buchhändlerische Betrieb in eigentümlicher Weise konzentriert und zwar in Leipzig. Dort hat jeder Verleger einen Kommissionär, welcher häufig ein Lager der Verlagsartikel des Verlegers bekommt und die Versendung der Bücher nach allen Seiten besorgt. Dieser Kommissionär übernimmt auch in der Regel die Abrechnung zwischen seinem Verleger und den Sortimentern. Durch diese Einrichtung wird der deutsche Buchhandel fast vollständig in Leipzig konzentriert. Weil nämlich der größte Handelsweg der Bücher über Leipzig geht, bezieht jeder Sortimenter hauptsächlich Bücher über Leipzig und kann von dort alle Neuigkeiten, die daselbst oder anderswo erscheinen, bekommen, und ebenso auch alle Bücher, welche keinen Absatz beim Publikum finden, leicht zurücksenden. Dem Sortimentshändler werden die Bücher vom Verleger in der Regel à condition übersandt, unter der Bedingung, daß er die bis zum Schlusse des Jahres unverkauften remittieren darf. Kommissionsplätze mit ähnlichen Einrichtungen wie Leipzig sind Berlin, Stuttgart und Wien (letzteres Zentralpunkt für Österreich-Ungarn).

Zur Erhaltung und Belebung dieser eigentümlichen Organisation des deutschen Buchhandels trägt wesentlich die Ostermesse der deutschen Buchhändler in Leipzig bei. Ihr eigentlicher Zweck ist der der jährlichen Abrechnung zwischen den Verlegern und Sortimentern, daneben macht sie Verleger und Sortimenter bekannt und dient zur Geschäftsanknüpfung.

Der Verkehr mit solchen Büchern, welche aus dem regelmäßigen Leipziger Kommissionsgeschäft verschwunden sind, hat zu einer anderen Spezialität des Buchhandels geführt, dem Antiquariat, welches vollständig Eigenhandel ist. Für den Antiquar ist, wie für jeden Kleinhändler, der Einkauf die Hauptsache. Größere Quantitäten von Büchereinkäufen werden dabei meistens aus Verlassenschaften bezogen.

X. **Der Trödel- und Antiquitätenhandel.** Dieser Zweig des Handels, welcher sich mit dem Umsatze von gebrauchten Gegenständen beschäftigt, muß mit dem zunehmenden Verbrauch industrieller Produkte stets an Umfang zunehmen. Einen Hauptunterschied bildet dabei der Umstand, ob die Handelsware Kunst- und Altertumswert besitzt (Antiquitäten) oder bloß in gewöhnlichen gebrauchten Sachen (Trödelware) besteht. In ersterem Falle setzt das Geschäft bedeutende Kenntnisse, Übung und Geschmack voraus; in letzterem Fall gehört es zu den einfachsten Handelsgeschäften und pflegt nicht selten mit Kommissions-, Lizitations- und Pfandleihgeschäften verbunden zu werden.

6. Kapitel: Der Wertpapierhandel.

I. **Die Börse.** Die Börse ist der Platz, wo die kaufmännischen Verträge sich vollziehen, wo Angebot und Nachfrage eines einzelnen Platzes sich zu gewissen Zeiten finden und die Geschäfte gemacht werden. Überall, wo ein lebhaftes Geschäft sich entwickelte, mußte das gegenseitige Aufsuchen der Parteien zu zeitraubend und mühsam werden, so daß man dazu gebracht wurde, einen bestimmten Platz aufzusuchen, wo sich die Geschäftsleute begegneten und Geschäfte abgeschlossen werden konnten. Während die Warenbörsen sehr alt sind, sind die Effektenbörsen jüngeren Datums, rühren aber doch auch schon aus dem 16. Jahrhundert her. Ihre lebhaftere Ausbildung erhielten sie allerdings erst im 18. Jahrhundert. Kaufleute, Spediteure, Versicherer, Reeder, Makler, Agenten, Fabrikanten begegnen sich auf der Börse, um über Geschäfte zu unterhandeln und dieselben abzuschließen. So drängt sich an der Börse das Geschäftsleben eines Platzes zusammen. Namentlich aber sind die Effektenbörsen der Schauplatz, wo sich die eigentlichen Spekulationen einleiten und abspinnen. Obligationen, Aktien, aber auch der Wechsel- und Geldhandel sind es, welche den Verkehr der Börse beleben. An manchen Plätzen bestehen für die verschiedenen Branchen gesonderte Börsen. So hat z. B. London eine königliche Börse für den allgemeinen Waren- und Wechselverkehr, eine Fondsbörse für englische Papiere, sowie eine solche für fremde Papiere, eine Getreidebörse, eine Kohlenbörse und eine Schiffahrts- und Versicherungsbörse. Manche kleinere Orte haben ihre besonderen Produktenbörsen; es giebt Weinbörsen, Getreidebörsen, Eisenbörsen, Börsen für Schiffs- und Seeversicherungsangelegenheiten, Industrie-

börsen. Im allgemeinen aber haben die Warenbörsen eine ziemlich untergeordnete Bedeutung, und manche großen Handelsplätze können vollständig ohne sie auskommen. Auch die Wechselgeschäfte bedürfen der Börse nicht so absolut notwendig.

Der Verkehr an den Börsen hat überall gewisse Formen geschaffen, welche ursprünglich bloß Handelsbräuche waren, später aber teilweise zu lokalen gesetzlichen Bestimmungen wurden, teilweise selbst in die Handelsgesetzgebung übergingen. Solche Gesetze und Ordnungen regeln das äußere Leben an der Börse. Die Börsenzeit ist an den verschiedenen Börsenplätzen nicht gleich, sondern hängt teils von der Geschäftssitte des Platzes ab, teils auch von dem Charakter der betreffenden Geschäfte. An den eigentlichen Handelsplätzen versammelt sich die Börse an jedem Werktage; Warenbörsen finden dagegen seltener statt, bloß einmal oder zweimal wöchentlich. An größeren Börsenplätzen führte das Bedürfnis einer mehrmaligen täglichen Begegnung zu mehrmaliger Börse an einem Tage, auch zur Vereinigung außerhalb der Normalbörse. An manchen Plätzen haben sich auch sogenannte Winkelbörsen gebildet, indem dort, wo die Gesetze den Börsenverkehr auf bestimmte Tage, Stunden und Lokalitäten beschränkten, Zusammenkünfte der Geschäftsleute gegen den Willen der bestimmenden Behörde stattfinden. An manchen Orten, welche noch keine förmliche Börse besitzen, bildet sich eine solche aus kleineren Vereinigungen oder Zusammenkünften der Kaufleute allmählich aus.

II. **Der Effektenhandel.** Unter den verschiedenen Wertpapieren sind die sog. Effekten Gegenstände eines eigenen Handelszweiges geworden. Man versteht unter Effekten gewöhnlich bloß die verzinslichen und langfristigen Wertpapiere (Obligationen, Pfandbriefe, Aktien, Prioritäten, aber auch Lose).

Als Handelsgegenstände unterscheiden sie sich von anderen Wertpapieren namentlich dadurch, daß sie vom Publikum (zum Zweck der Kapitalanlage) gekauft werden und demnach eine wirkliche Handelsthätigkeit zur Vermittlung zwischen den Urhebern jener Papiere und den Käufern notwendig ist. Andere Wertpapiere, z. B. Wechsel, werden nicht regelmäßig vom Publikum gekauft.

Der Effektenhandel braucht Kommissionäre und Makler. Der einzelne Käufer oder Verkäufer von Effekten kann seine Verkäufer und Käufer nicht aufsuchen oder hat oft keine Lust dazu und ist deshalb zu einer Vermittlung genötigt; auswärtige Käufer und Verkäufer bedürfen an der Börse ihrer Kommissionäre. Als Instrument des Effektenhandels dient der Kurszettel. Derselbe zeigt die Kurs- oder Preishöhe der verschiedenen Arten der Wertpapiere an.

Der Kurszettel notiert diejenigen Effekten, welche Gegenstände des Börsenverkehrs bilden. Obligationen und Aktien, die von wenig bekannten Gesellschaften ausgegeben werden und an der Börse nicht gehandelt werden, erkennt der Kurszettel nicht an. Auch die langfristigen nicht verzinslichen Wertpapiere, welche keinen Kurs haben können, finden keine Stätte im Kurszettel. Die Kurszettel sind für den Wertpapierhandel dasselbe, was für den Warenhandel Preiskourante sind. Sie sind teils amtliche, teils private. Die amtlichen Kurszettel werden von vereideten Maklern auf Grund der von ihnen beim Abschlusse der Börsengeschäfte festgesetzten Kurse zusammengestellt; die Privatkurszettel dagegen werden von mehreren Bankhäusern bedeutender Handelsplätze gemacht.

Wenn man die Kurse desselben Papiers in den Kurszetteln verschiedener Börsenplätze betrachtet, findet man oft sehr bedeutende Verschiedenheiten, die aber nur scheinbar sind, zum größten Teil von der verschiedenen Art der Notierung veranlaßt. Während z. B. in Deutschland die Kursnotiz den Koupon nicht einschließt, ist im Pariser und Londoner Kurszettel der Wert des laufenden Koupons bei der Kursberechnung mitgerechnet. Infolgedessen muß natürlich der Kurs bis zum Zahlungstermin beständig steigen und dann plötzlich um den Wert des Koupons zurückweichen. Auch an einer und derselben Börse sind anscheinend gleichwertige Papiere oft verschieden notiert. Das hat dann seinen Grund gewöhnlich in der zu erwartenden Rückzahlung eines Teils der Stücke.

Bei vielen Kurszetteln finden sich zwei Spalten neben der Bezeichnung des betreffenden Wertpapieres; die eine Spalte ist mit G. (Geld) oder A. (argent) überschrieben, die andere mit B. (Brief) oder L. (lettres). Ein Kurs in der erstgenannten Spalte bedeutet, daß das betreffende Papier zu dem bezeichneten Preise gesucht wird, d. h. daß mehr Käufer als Verkäufer dazu vorhanden sind. Ein Kurs in der zweiten Spalte, die mit B. oder L. überschrieben ist, bedeutet dagegen, daß das Papier zu diesem Preise ausgeboten ist, oder daß mehr davon zu verkaufen ist, als zu kaufen begehrt wird. Sehr häufig wird dagegen auf den Kurszetteln nur ein Kurs bezeichnet, welchen man durch einen Zusatz von G. oder B. näher bezeichnet. Die Feststellung des Mittelkurses geschieht in der Weise, daß die mit Einkaufs- und Verkaufsordres betrauten Makler einen Kurs aufsuchen, welcher so beschaffen ist, daß die Geschäftsvermittlung im weitesten Umfange möglich ist. Die Makler erhalten von ihren Auftraggebern teils sog. unlimitierte Aufträge (bestens einzukaufen, bezw. zu verkaufen); teils limitierte (bei Verkäufen nicht unter einem gewissen Minimum, bei Käufen nicht über ein gewisses Maximum). Dabei werden die unlimitierten Aufträge immer vor den limitierten berücksichtigt. Die im Kurszettel enthaltenen Werte werden manchmal in gewisse Gruppen gebracht. So finden sich z. B. im Berliner Kurszettel folgende Arten von Werten verzeichnet: preußische und deutsche Fonds; in- und ausländische Hypothekenpfandbriefe; ausländische Staats- und Kommunalpapiere; in- und ausländische Eisenbahnstammaktien; Wechsel; Bankaktien; Eisenbahnprioritätsaktien und Obligationen; Industriepapiere; Gold, Silber und Banknoten.

III. **Zweck des Effektenhandels.** Die Handelsgeschäfte mit Effekten unterscheidet man in Kauf auf feste Hand und Spekulationskauf.

A. Die Käufe auf feste Hand werden von den Kapitalisten, welche ihre Kapitalien zinstragend anlegen wollen, vollzogen und von Bankhäusern vermittelt. Der Bankier, welcher an die Kapitalisten Wertpapiere verkaufen will, bedarf dazu eines ansehnlichen Kapitals, um den Kapitalisten eine hinreichende Auswahl an Wertpapieren bieten zu können. Der Gewinn, der aus diesem Geschäfte fließt, hängt von der Anzahl der Klienten des Bankiers ab. Hat er viele und reiche Kunden, so kann er viele Wertpapiere kaufen und auch ansehnlichen Gewinn dabei machen. Dieser Gewinn ist dabei ein ziemlich gesicherter. Das Geschäft des Bankiers, welcher Wertpapiere nicht auf Spekulation, sondern um sie an Kapitalisten abzusetzen, kauft und verkauft, ist dabei notwendig dem Groß- oder Kleinhandel ähnlich; es kann auch Eigenhandel oder Kommissionshandel sein. Das großartigste Geschäft in dieser Richtung ist die Vermittlung der Staatsanleihen durch die großen Bankhäuser, welche dabei selbst den eventuellen Gewinn bei einer Kurserhöhung genießen, sowie den möglichen Verlust bei einer Kurserniedrigung der Staatsobligationen zu tragen haben. Es kann aber auch vorkommen, daß der Großbankier von Kapitalisten und Spekulanten bloß beauftragt ist, als Kommissionär gegen eine bestimmte Provision Anlehenszeichnungen vorzunehmen.

B. Dem Kauf auf feste Hand gegenüber stehen Kaufs- und Verkaufsgeschäfte auf Spekulation, welche den Zweck haben, die Kursdifferenzen, welche zwischen verschiedenen Zeiten und verschiedenen Plätzen entstehen, zur Erzielung eines Spekulationsgewinns zu benutzen. Diese Arten von Effektengeschäften können fast ohne alles Kapital vollzogen werden.

Das Börsengeschäfte treibende Publikum unterscheidet man in

1. periodische Spekulanten, welche nur unter besonderen Umständen kaufen oder verkaufen, und

2. Spekulanten von Profession, welche die Spekulation gewerbsmäßig treiben und durch fortwährenden Ein- und Verkauf von Effekten gewinnen wollen. Selten nur besitzen sie das zu den Einkäufen von Wertpapieren nötige Geld oder die verkauften Wertpapiere, sondern beschränken sich in der Regel auf Lieferungs- und Differenzgeschäfte. Sie bilden das eigentliche Börsenpublikum.

3. An der Spitze der Börsengeschäfte stehen die großen Bankhäuser, sowie die Direktoren anderer großer wirtschaftlicher Unternehmungen, welche die ihnen übertragenen Kaufs- und Verkaufsaufträge vollziehen, sich gewöhnlich beobachtend verhalten und in die eigentliche Spekulation nur dann eingreifen, wenn ein sicherer Gewinn gemacht werden kann oder ein wahrscheinlicher Verlust abgewehrt werden muß.

4. Die Effektenmakler oder Börsensensale sind an kleineren Börsenplätzen mit den Maklergeschäften in Bezug auf Effektenhandel, Wechselhandel u. Geldgeschäfte betraut. An größeren Börsenplätzen sind für den Effektenhandel besondere Makler vorhanden. Die Börsenmakler haben mitunter noch besonderes Hilfspersonal; in Paris z. B. außer Kassierern, Buchhaltern, noch sog. Coulissiers und Remissiers.

5. Endlich figurieren an der Börse auch die Coulissiers: unvereidete Effektenmakler, welche meistens in den weniger soliden Effekten und mit weniger bekannten Personen Geschäfte abschließen. Häufig ist die Coulisse als eine Schädigung des soliden Börsengeschäftes betrachtet, ja sogar verfolgt und bestraft worden. Namentlich geschah dies in Frankreich im vorigen Jahrhundert und auch noch im Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts. In neuerer Zeit dagegen bedienen sich die vereidigten Börsensensale der Coulissiers als Gehilfen.

IV. **Arten der Effektenspekulation.** Man unterscheidet die Effektenspekulation in Barkäufe (Tageskäufe) und Zeitkäufe oder Lieferungskäufe.

Die Tageskäufe werden zu fester Plazierung der Wertpapiere, aber auch zu Spekulationszwecken unternommen. Die Zeitkäufe dagegen in der Regel zu Spekulationszwecken.

Die Zeitkäufe selbst unterscheidet man wieder in gedeckte oder ungedeckte. Gedeckt sind sie, wenn der Zeitkäufer das Geld, das zu zahlen, oder der Zeitkäufer die Wertpapiere, die er zu liefern hat, am Tage der Leistung wirklich zu besitzen glaubt. Ungedeckte Käufe sind die, wo dies nicht der Fall ist. Die ungedeckten Käufe sind das eigentliche Gebiet der Spekulation. Es kann dieselbe dabei entweder eine ernste oder eine teils fingierte sein. Eine ernste Spekulation ist jene, welche jetzt Effekten kauft in der Überzeugung, daß die Konsumenten dieselben künftig mehr bedürfen und eine größere Nachfrage darnach sich ergeben werde. Fiktive Spekulationen sind dagegen diejenigen, welche lediglich den Charakter einer Wette um den künftigen Kursstand eines Wertpapieres haben.

Alle Zeitkäufe haben einen gewissen Zeittermin zur Grundlage. Derselbe ist gewöhnlich das Ende des laufenden Monats (Ultimo) oder der 15. (Medio) des Monats. Die Regelung der Zeitgeschäfte überhaupt erfolgt dann durch die Ultimo- oder Medio-Liquidation. Die Zeitgeschäfte werden regelmäßig über eine bestimmte Anzahl von Stücken (ein sogenannter Börsenschluß), z. B. 25 Stück Aktien, abgeschlossen.

Die Spekulation in ungedeckten Zeitkäufen hat folgende Hauptformen angenommen:

1. Die fixe Lieferung. Hierbei ist die Lieferung der Effekten an einen festen Termin gebunden.

2. Die Spekulation auf tägliche Lieferung. Der Kaufsvertrag kann dabei so lauten, daß bis zum Ultimo oder Liquidationstag der Verkäufer oder Käufer täglich entweder das Geld oder die Wertpapiere zu fordern berechtigt sei.

3. Die Spekulation auf fixe und tägliche Lieferung. Es ist das ein Zeitkauf, wobei die Zeit bis zum Lieferungstermin geteilt ist; während der ersten Periode ist der Kauf fix; nach Ablauf derselben kann die Lieferung täglich gefordert werden.

Zu der eigentlichen Spekulation, welche selbstverständlich nur ein Einkauf oder Verkauf sein kann, treten nun noch gewisse Hilfsgeschäfte hinzu, welche die Bestimmung haben, entweder die Gefahr der Spekulation zu vermindern oder verunglückten

Spekulationen nachträglich einigermaßen aufzuhelfen. Solche Hilfsgeschäfte sind:

1. Das Prämiengeschäft. Es besteht darin, daß der Käufer oder Verkäufer sich das Recht vorbehält, gegen Zahlung einer gewissen Vergütung oder Prämie an den anderen das Geschäft rückgängig zu machen. Die Prämie ist also eine Art Reugeld.

Die Praxis hat wiederum verschiedene Arten von Prämiengeschäften ausgebildet. Die gebräuchlichsten dieser Art sind:

a) Das einfache Prämiengeschäft, wobei sich der eine der beiden Vertragsteile, und zwar meistens der Käufer, das Recht vorbehält, die Papiere am Lieferungstage nicht in Empfang zu nehmen, vielmehr die Prämie zu bezahlen (Vorprämie). Wenn dagegen der Verkäufer sich die Wahl behält, die Papiere gegen Barzahlung der Prämie nicht zu liefern, ist sie Rückprämie. Die Prämie wird entweder beim Abschluß des Geschäftes oder bei der Erklärung wegen der Übernahme bezahlt.

b) Das Stellgeschäft oder der Schluß auf Geben und Nehmen. Hierbei bedingt sich der eine Teil (der Wähler) das Recht aus, dem anderen (Wahlsteller) entweder die Papiere zu einem gewissen Kurse zu liefern oder sie zu einem etwas höheren Kurse, der vorher ausbedungen wurde, zu beziehen. Hierbei wird keine besondere Prämie ausgemacht, sondern dieselbe liegt in der Differenz beider Kurse.

c) Das zweischneidige Prämiengeschäft. Dasselbe ist ein Stellgeschäft mit der hinzugefügten Bedingung, daß der Wahlberechtigte gegen eine Prämienzahlung vollständig vom Geschäft zurücktreten kann.

d) Der Schluß auf Fest und Offen. Dabei wird ein Teil des Geschäftes als fest und unwiderruflich, der andere dagegen als offen erklärt, d. h. es behält sich der Käufer die Wahl vor, ob er die ganze Quantität der Papiere oder nur einen bestimmten Teil davon zu einem höheren Kurse beziehen wolle, oder der Verkäufer behält sich die Wahl vor, ob er das Ganze oder nur einen Teil zu einem niedrigeren Kurse liefern wolle.

e) Das Nachgeschäft. Dasselbe macht es dem Prämienzahler möglich, seinen Kauf nachträglich bis zu einer bestimmten Grenze auszudehnen, d. h. die Lieferung einer größeren Menge der ausgemachten Papiere zu dem bestimmten Kurse zu verlangen. Dieses Geschäft ist ganz verwandt mit dem Schluß auf Fest und Offen.

2. Das Report- und Deportgeschäft. Das Reportgeschäft besteht darin, daß der Zeitkäufer, welcher à la hausse spekuliert hat, wenn mittlerweile der Kurs gesunken ist, um die gekauften Papiere nicht ungünstig verkaufen zu müssen, sie einem andern um den Tageskurs auf gewisse Zeit überträgt (reportiert), und sie zugleich von diesem zu einem etwas höheren Kurs, den nächsten Ultimo lieferbar, wieder abkauft. Durch das Reportgeschäft, durch den Verkauf und gleichzeitigen Wiederkauf der zu beziehenden Wertpapiere ist also dem Zeitkäufer die Fortsetzung seiner Spekulation und die Reparierung eines erlittenen Verlustes ermöglicht. Der Reporteur seinerseits erlangt durch den für den Wiederverkauf vorausbedungenen höheren Kurs einen sicheren Gewinn und überdies Gelegenheit, sein Kapital für kurze Fristen gewinnbringend anzulegen. Die Aufgabe des Reporteurs ist es also, für den momentan geldbedürftigen Spekulanten einzutreten, statt seiner die gekauften Wertpapiere zu beziehen und sie ihm auf Zeit wieder zu verkaufen. Er nimmt die Wertpapiere in Kost, daher auch der Name Kostgeschäft; die zu zahlende Kursdifferenz bildet das Kostgeld.

Neben dem Reportgeschäft besteht auch ein Deportgeschäft. Es ist der Gegensatz des Reportgeschäftes. Der Verkäufer oder Spekulant à la baisse, welcher zur Zeit der Lieferung die zu liefernden Wertpapiere nicht besitzt, bedarf eines Deporteurs. Dieser hat für den Spekulanten einzutreten, statt seiner die fraglichen Wertpapiere gegen Zahlung eines Ausgleichungskurses zu liefern unter der Bedingung, daß ihm der Spekulant Wertpapiere derselben Art, aber zu einem niedrigeren als der bezahlte Kurs ist, wieder liefere. Auch der Gewinn des Deporteurs ist wie jener des Reporteurs nichts anderes als ein Genuß hoher Zinsen für geliehene Werte.

Das Reportieren stellt sich also dar als eine Art Lombarddarlehen auf Effekten, das Deportgeschäft dagegen als ein Ausleihen von Effekten.

Bei Lieferungs- oder Zeitgeschäften wird entweder auf ein Fallen (à la baisse) oder auf ein Steigen (à la hausse) des Kurses der betreffenden Wertpapiere spekuliert. Die Käufer (haussiers), welche auf Lieferung kaufen, rechnen auf ein Steigen des Kurses und also auf einen Gewinn beim Verkauf; die Verkäufer (baissiers, contremineurs), hoffen dagegen auf ein Fallen des Kurses der Papiere und erwarten ihren Gewinn darin, daß sie Papiere wohlfeiler kaufen werden, als sie dieselben zu liefern versprochen haben. Da es sich bei all diesen Geschäften nicht um die wirkliche Lieferung und um die wirkliche Abnahme der betreffenden Wertpapiere handelt, sondern lediglich um die Ausgleichung der Kursdifferenzen, heißen sie auch Differenzgeschäfte.

V. **Die Spekulationsmanöver.** Spekulationsmanöver sind die absichtlich von den Spekulanten sehr häufig hervorgerufenen Veränderungen der Wertpapierkurse. Die Spekulationsmanöver wollen also nicht etwa auf Grundlage gegebener Preise Spekulation machen, sondern die Kurse beherrschen, bewegen oder festhalten, steigern oder reduzieren, je nachdem es das Geschäft verlangt. Die wichtigsten Spekulationsmanöver sind folgende:

1. Der Aufkauf und das Erwürgen. Wer Effekten aufkauft, um durch den dadurch hervorgerufenen Mangel eine Preissteigerung und großen Gewinn zu erzielen, ist ein Aufkäufer. Steigert sich dies bis zu dem Punkte, daß man den notleidenden Schuldnern harte Bedingungen vorschreibt, so nennt man dies in der Börsensprache Erwürgen.

2. Selbst manche betrügerische Manipulationen sind nicht verschmäht worden, um die Börsenkurse zu verändern. So namentlich lügenhafte Nachrichten politischen Inhaltes: Nachrichten von entscheidenden Siegen u. dergl. Hierher gehören

auch mancherlei Mißbräuche der Presse zu schwindelhafter Lobpreisung einzelner Unternehmungen. Hierher dürfte auch die Verteilung zu hoher Dividenden durch die Vorstände von Aktiengesellschaften an die Aktionäre zu rechnen sein, um den Kurs der Aktien künstlich emporzutreiben. (Geschehen unter anderem durch den Kredit Mobilier.) Hierher ist es auch zu rechnen, wenn Aktienunternehmungen von zweifelhaftem Werte und um das große Publikum zu täuschen, die Namen bekannter großer Bankhäuser oder bekannte adelige Namen unter den Unterschriften der Unternehmer erscheinen lassen.

3. Ebenfalls unter die Spekulationsmanöver gehört das Monopol früherer Kenntnis, welches die großen Finanziers besitzen: das Vorrecht, früher als andere Spekulanten in die Geheimnisse der Börse und des Staatslebens eingeweiht zu werden und dadurch die wahrscheinlichen Kursveränderungen früher als andere zu kennen. Seit dem Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts konnten die europäischen Staatsmänner, ohne sich sonderlich zu kompromittieren, durch bloße Verbindung mit Finanzmännern leicht große Reichtümer erwerben. Entschließungen der Staatsregierung in Bezug auf Subvention von Eisenbahnunternehmungen, in Bezug auf Emmission oder Einziehung, Konvertierung und dergl. von Staatsanlehen müssen natürlich, wenn sie einzelnen Finanzmännern früher bekannt werden als anderen, denselben einen großen Vorsprung an der Börse gewähren.

VI. **Volkswirtschaftliche Bedeutung des Effektenhandels.** Dieselbe ist jedenfalls weit geringer als diejenige des Warenhandels. Der Effektenhandel hat nur die Wirkung, den Wechsel der Kapitalanlage zu erleichtern. Und zwar erleichtert er ihn mehr als gut ist. Er setzt den vorhandenen Bestand an Wertpapieren in beständige Bewegung, und erleichtert dadurch den Ankauf von Papieren zum Zweck der Kapitalanlage, sowie den Verkauf derselben zum Zweck der Bargeldbeschaffung. Neu ausgegebene Wertpapiere werden, da sie nicht gleich in fixe Hände kommen, von der Spekulation vorläufig aufgenommen, bis sie fest untergebracht werden können. Zugleich kontrolliert die Börse den Kurs der Wertpapiere und reguliert ihn nach dem inneren Werte.

Diesen vorteilhaften Wirkungen des Effektenhandels stehen aber sehr bedeutende Nachteile gegenüber: die Verbreitung der Spielsucht, die Unterstützung schwindelhafter Unternehmungen; das finanzielle Emporkommen zweifelhafter und unlauterer Persönlichkeiten, welche dann durch große Geldmittel einen korrumpierenden Einfluß ausüben können.

7. Kapitel: Gegenstände des Effektenhandels.

I. **Die Staatsobligationen.** Die Entstehung derselben gehört in die Betrachtung des Finanzwesens; hier sollen dieselben bloß insofern zur Sprache kommen, als sie einen der wichtigsten Gegenstände des Wertpapierhandels bilden. Staatsobligationen sind Schuldverschreibungen einer Staatsregierung, welche zu einem bestimmten Zinsfuße verzinst werden. Die Punkte, welche hierbei für den Handel maßgebend sind, wären etwa folgende:

1. Die Rückzahlungsbedingungen. In dieser Hinsicht unterscheidet man rückzahlbare und Rentenanlehen. Die rückzahlbaren Anlehen werden gewöhnlich auf dem Wege der Auslosung im Lauf einer längeren Jahresreihe zurückbezahlt — ein System, welches in den meisten europäischen Ländern üblich ist. In der Schweiz und in Amerika dagegen ist ein bestimmter Termin festgesetzt, zu welchem die ganze Anleihe auf einmal rückzahlbar ist. Bei den Rentenanleihen dagegen besteht das Recht des Staatsgläubigers bloß in einem fortwährenden Zinsbezug. Die Rentenanleihen kommen wieder in zweifacher Form vor. Es können nämlich die Schuldverschreibungen, beziehungsweise die Auszüge aus dem großen Buch der Staatsschuld über den vom Staat jährlich zu zahlenden Zinsbetrag (die Rente) oder über das zu verzinsende Nominalkapital ausgestellt werden. Ersteres ist in Frankreich, Italien, Belgien, Spanien und Holland üblich. Dort enthalten die sog. Inskriptionen (Auszüge aus dem Buch der Staatsschuld) neben dem Namen des Besitzers nur den Zinsbetrag, wobei aber gleichzeitig angegeben wird, wieviel Prozent die Zinsen von dem ungenannten Nominalkapital ausmachen. Es entsprechen also z. B. 300 Frank dreiprozentiger Rente einem Kapital von 10000 Frank, welches allerdings, weil es nur 3% Zins abwirft, keineswegs 10000 Frank Marktwert haben muß. Die Bezeichnung des Nominalkapitals der Schuld dagegen wurde gewählt bei einzelnen preußischen, österreichischen, englischen, nordamerikanischen und türkischen Anleihen.

2. Die Höhe der Verzinsung. Dieselbe ist von vornherein eine fest bestimmte. Doch ist je nach der politischen Lage und Leistungsfähigkeit der Staaten die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß die Verzinsung eingestellt wird, was dann einen beginnenden Staatsbankrott bedeutet. Ebenso ist aber auch möglich und häufig der Fall, daß bei sinkendem Zinsfuß der Staat als Schuldner seinen Gläubigern die Wahl stellt, entweder ihr Leihkapital zurückzunehmen oder ihm dasselbe zu mäßigeren Zinsen zu belassen (Rentenkonversion).

3. Die Person des Gläubigers. Die Staatsobligationen können Namens- oder Inhaberpapiere sein. Inhaberpapiere sind bei der heutigen Entwicklung des Wertpapierhandels beliebter. Aber die größere Sicherheit, welche die Namenspapiere, deren Eigentümer im Staatsschuldenbuch stehen, bieten, macht es wünschenswert, daß überall die Möglichkeit bestehe, nach Bedarf Namenspapiere oder Inhaberpapiere auszuwählen, oder daß die Möglichkeit geboten ist, die eine Art in die andere umwandeln zu können. Die Verwandlung von Inhaber- in Namenspapiere (Inskriptionen) nennt man Vinkulierung (üblich in Bayern und Österreich).

4. Die äußere Form der Staatsobligationen, wie auch anderer Effekten ist sehr mannigfach; heutzutage werden die meisten Effekten, namentlich um

Fälschungen zu erschweren, sehr sorgfältig ausgestattet. Zu den wichtigeren Gegenständen, welche ihnen aufgedruckt werden, gehören der Nennwert des Papiers, die Person des Schuldners, fortlaufende Nummern, die Höhe und Termine der Verzinsung (wo eine solche stattfindet), die Art und Weise der Heimzahlung (eventuell), bei Losen auch die Bedingungen, Termine ꝛc. der Verlosung. Manche Effekten enthalten aber auch noch andere Mitteilungen, z. B. gesetzliche Bestimmungen und dergl. Manche Effekten werden aus sog. Juxtenbüchern ausgeschnitten dergestalt, daß zur Kontrolle der Echtheit des ausgegebenen Papiers ein Teil desselben mit der gleichen Nummer im Buche zurückbleibt. Jene Effekten, welche in regelmäßigen Terminen Zinsen gewähren, haben Koupons beigegeben, welche zur Zinserhebung dienen und häufig auch sog. Talons, welche zur Erhebung neuer Kouponbogen berechtigen. Die Koupons reichen bei deutschen Effekten auf 10—30 Jahre, bei ausländischen auch wohl auf längere Zeit.

Die sog. Inskriptionen dagegen führen keine Koupons; sondern die Zinsen werden entweder, wie dies in Frankreich und Rußland üblich ist, auf eine bestimmte Kasse angewiesen, oder es werden an die im Staatsschuldbuch verzeichneten Gläubiger kurz vor dem Zahltermine entsprechende Anweisungen versandt. So namentlich in England, teilweise auch in Nordamerika.

II. **Obligationen von Städten,** ferner von Kreisen, Provinzen, Deichverbänden ꝛc. Man bezeichnet sie auch wohl mit dem Ausdrucke Kommunalpapiere. Wie die Staatsobligationen, mit welchen sie auch äußerlich die meiste Ähnlichkeit haben, gehören sie zu den sichersten Anlagepapieren. Ihr Wert ist sogar weniger schwankend, als derjenige vieler Staatspapiere, weil er nicht von politischen Ereignissen beeinflußt wird. Doch ist beim Haushalt einzelner Städte leichter eine leichtsinnige Gebahrung möglich, als beim Haushalt ganzer Staaten, weshalb einzelne städtische Anleihen ein schlimmes Ende genommen haben.

Für den Handel mit dieser Art von Wertpapieren ist es charakteristisch, daß dieselben nur ausnahmsweise an auswärtigen Märkten gehandelt werden. Es liegt in ihrer Natur, daß sie am Sitze des Schuldners auch größtenteils untergebracht werden. Es sind lokale Werte, deren Güte am besten der Gläubiger zu beurteilen weiß, der die Finanzgebahrung des Schuldners in der Nähe kontrollieren kann. Bezüglich der Zinsen und Tilgung richten sie sich meistens nach den Gebräuchen, welche bei den Obligationen ihrer Staaten üblich sind.

Auf den deutschen und österreichischen Börsen erscheinen daher hauptsächlich die städtischen Obligationen der inländischen Großstädte. Die wichtigsten darunter sind die Anlehen von Berlin, Köln, Breslau, Elberfeld; aus Österreich die der Städte Wien und Pest. Außerdem haben sich eine Reihe von städtischen Losen Beliebtheit erworben. Von auswärtigen Kommunalpapieren sind nennenswert die Anleihen der Städte New-York und Jersey, Bordeaux (verzinsliche 3% Lose). Üblen Ruf haben sich die Anlehen einiger italienischen Städte erworben: Florenz und Neapel; sowie die Madrider 3% Stadtanleihe.

III. **Pfandbriefe und Hypothekencertifikate.** Sie werden ebenfalls zu den sichersten Anlagepapieren gerechnet. Es sind Obligationen, deren Kreditgrundlage die Hypotheken sind, welche den Anstalten, die die Obligationen ausgeben, verschrieben wurden. Da die Kreditanstalten, welche Pfandbriefe ausgeben, an ihre Schuldner nur gegen Hypothek und nur an erster Pfandstelle Darlehen geben, und da die Darlehen $^1/_2$ oder $^2/_3$ des Schätzungswertes nicht übersteigen, überdies den Pfandbriefbesitzern das Stammkapital der betreffenden Kreditanstalten haftet, richtet sich die Solidität der Pfandbriefe hauptsächlich nach dem Werte der Hypothekforderungen, der in der Regel als gut gesichert erscheint. Man unterscheidet:

1. Pfandbriefe von landwirtschaftlichen Kreditvereinen. Die wichtigsten darunter sind die von den preußischen, landschaftlichen „Pfandbriefinstituten". Die Sicherheiten, welche durch sie den Pfandgläubigern geboten wurden, sind sehr verschieden, indem bei einzelnen Instituten eine Generalgarantie aller associierten Schuldner (Grundeigentümer) geboten ist, welche bei anderen fehlt, indem ferner die Beleihungsgrenze der verpfändeten Grundwerte und die Höhen der Sicherheitsfonds verschieden sind.

2. Pfandbriefe von Hypothekenbanken, auch Hypothekenbriefe oder Hypothekencertifikate genannt. Ihr wesentlicher Unterschied von den landschaftlichen Pfandbriefen besteht darin, daß die Hypothekenbanken neben dem Bodenkreditgeschäft auch noch andere Geschäfte treiben. Es richtet sich demnach die Sicherheit der Pfandbriefbesitzer neben den oben erwähnten Umständen auch noch danach, ob die als Grundlage für die ausgegebenen Pfandbriefe hinterlegten Hypothekenforderungen für die sonstigen Verbindlichkeiten der Bank mithaften oder nicht. Im letzteren Falle ist natürlich die Sicherheit der Pfandbriefbesitzer eine größere. Das Sinken des landesüblichen Zinsfußes im Laufe der letzten Jahrzehnte hat eine Reduktion des Pfandbriefzinses von $4^1/_2$ auf 4 und in den letzten Jahren sogar auf $3^1/_2$% veranlaßt.

IV. **Aktien.** 1. Im allgemeinen. Die wirtschaftliche Idee der Aktiengesellschaft verdankt ihre neuere Entwicklung hauptsächlich den Eisenbahnunternehmungen. Früher war diese Idee bereits erfolgreich bei Bergwerksunternehmungen, ferner bei den großen überseeischen Handelsgesellschaften zur Anwendung gekommen.

Die Aktie ist eine Bescheinigung, daß sich der Inhaber durch Einzahlung einer gewissen Summe zum rechtmäßigen Teilhaber an der Aktienunternehmung gemacht habe. Der Inhaber oder Aktionär übernimmt dabei außer der Einzahlung keine weiteren Verpflichtungen; durch den Aktienbesitz ist er Mitglied der Gesellschaft und nimmt an deren Gewinn und Verlust in der Weise teil, daß ihm je nach der Höhe seines eingezahlten Betrags zu gewissen Terminen Anteile (Dividenden) am Betriebsreingewinn ausbezahlt werden.

Ist die Unternehmung eine glückliche, so sind diese Anteile groß im Verhältnis zu der ursprünglich eingezahlten Summe; sie stellen sich dann auf 6, 10 oder mehr Prozent dieser Summe. Der Wert der Geschäftsanteile (Aktien) ist dann größer, als die für dieselben eingezahlte Summe; man sagt: die Aktien stehen hoch im Kurse. Der Inhaber kann dann seinen Geschäftsanteil zu einem höheren Preise verkaufen, als er dafür bezahlt hat. Gehen dagegen die Geschäfte schlecht, ist der Reingewinn gering oder gar keiner vorhanden, so wird dem Aktionär wenig oder nichts ausbezahlt, die Aktien stehen niedrig im Kurse und der Aktionär ist im Verlust.

Die Hoffnung auf die Betriebsergebnisse oder die Furcht vor den Wechselfällen derselben läßt den Wert der Aktien steigen oder fallen. Politische und volkswirtschaftliche Ereignisse, neu entstehende Konkurrenzunternehmungen und andere Umstände machen die Aktienkurse veränderlich; doch werden solche Veränderungen auch ohne tiefere wirtschaftliche Gründe durch Reklame und Börsenmanöver hervorgebracht.

So bildeten sich allerwärts für Banken, Fabriken, Eisenbahnen, Schiffahrtsunternehmungen 2c. Aktienkapitale; das Geschäft der Einsammlung derselben übernahmen meistens die Bankiers. Sobald die nötige Zahl Aktien gezeichnet war, ward mit der Ausgabe der Aktien, falls dieselben ganz bezahlt waren, oder der Interimsquittungen bei bloßen Teilzahlungen, sowie mit der Einsammlung der Gelder begonnen. Die allmählichen Teilzahlungen, welche meistens stattfanden, boten Gelegenheit, daß die Aktienzeichner ihre Ersparnisse in Aktien anlegen konnten, ohne sofort eine allzugroße Summe ausgeben zu müssen.

Dieses Verfahren war von glänzendem Erfolge begleitet und erhöhte den Unternehmungsgeist so sehr, daß sich die Kapitalisten eine Zeitlang mit wahrer Wut auf die Aktienspekulation warfen und sich bei jeder neuen Unternehmung die übertriebensten Vorstellungen von den künftigen Dividenden machten. Jetzt ist man etwas abgekühlt.

Bei der Wertschätzung und Beurteilung der Aktien sind eine ganze Reihe von Eigentümlichkeiten zu erwägen. Diese Eigentümlichkeiten rühren teils aus der in den einzelnen Ländern verschiedenen Gesetzgebung über das Aktienwesen her, teils aber auch aus mancherlei Vorgängen, welche bei der Gründung und dem Betriebe der Aktiengesellschaften vorkommen können. Die Aktie, welche von einer Gesellschaft zur Gründung eines Unternehmens ausgegeben wird, wird keineswegs immer voll einbezahlt. Das ist namentlich der Fall bei Bauunternehmungen, bei Fabriken, welche sich erst allmählich, wenn sie einmal festen Boden bekommen haben, ausbreiten wollen. Versicherungsgesellschaften haben nur selten ein voll einbezahltes Kapital, weil sie, wenn die Geschäfte gut gehen, dieses Kapital nicht bedürfen.

Die Schöpfung der Aktien findet in folgender Weise statt: ein zusammengetretenes Komitee von Gründern der Gesellschaft arbeitet einen Prospekt aus, in welchem die Vorteile des zu gründenden Unternehmens geschildert werden und öffentlich zur Beteiligung, zur Aktienzeichnung aufgefordert wird. Findet der Prospekt Zustimmung bei den Kapitalisten, so ist das Kapital willig und die nötige Zahl von Aktien wird gezeichnet. Bei der Zeichnung erhält jeder Kapitalist, der sich beteiligen will, so viel Aktienpromessen, als er Aktien gezeichnet hat. Diese Promessen verbürgen ihm, daß er später Aktien dafür erhält. An der Aktienzeichnung beteiligen sich heutzutage nicht bloß die Kapitalisten des Platzes, wo die Gesellschaft entsteht, sondern viele ausgedehntere Kreise des Kapitalbesitzes. Oft werden bei hoffnungsvollen Unternehmungen die Aktienzeichnungen noch einmal so viel und mehr betragen, als ursprünglich für das Anlagekapital festgesetzt wurde. Dann müssen entweder die Aktien nach Verhältnis der von jedem gezeichneten Anzahl repartiert werden, oder es bekommt jeder Zeichner nur eine einzige Aktie. Die Aktionäre werden sodann zu einer Generalversammlung berufen, wo die Statuten beraten und die Gesellschaft konstituiert wird. Ist dies geschehen, so wird, um mit dem Unternehmen anfangen zu können, eine erste Teilzahlung, z. B. 10 oder 20% jeder Aktie, von den Aktienzeichnern eingefordert und ein Interimsschein dafür ausgestellt, welcher bei der Einzahlung weiterer Raten abgestempelt und umgetauscht wird. Bei der letzten Ratenzahlung erhält der Aktionär die Aktie selbst. Die volleingezahlte Aktie heißt Voll- oder Originalaktie, auch Stammaktie. Der Aktie sind Dividendenscheine oder Koupons beigegeben. Das sind Anweisungen auf den für jede Aktie entfallenden Bruchteil des Reingewinnes. Manche Aktiengesellschaften verzinsen, ehe das Unternehmen eigentlich zu arbeiten angefangen hat, schon die einbezahlten Ratenzahlungen, was indessen nicht gerechtfertigt ist, weil in diesem Falle die Zinsen von dem Kapitale bezahlt werden müssen.

Aus dem Ertrage des Aktienunternehmens wird ein Teil des Reinertrages als Reservefonds abgesetzt, ein weiterer Teil als Tantième für die Direktion und den Verwaltungsrat, und dann der noch verbleibende Rest als Dividende an die Aktionäre verteilt.

Oft reicht das ursprünglich veranschlagte und eingezahlte Aktienkapital für den Bedarf der Unternehmung nicht aus. Dann ist die Gesellschaft genötigt, das Kapital durch Ausgabe neuer Aktien oder durch Anleihen zu vermehren. Werden neue Aktien ausgegeben, so wird, um die Kapitalisten anzuziehen, diesen neuen Aktien manchmal ein Vorzug vor den alten eingeräumt. Die Aktien heißen dann Prioritätsaktien. Wird dagegen eine Anleihe gemacht, so werden dem Publikum Obligationen verkauft, die ebenfalls vor den Stammaktien den Vorzug früherer Verzinsung genießen, Prioritätsobligationen. Die Prioritätsaktie und die Prioritätsobligation wird häufig Priorität schlechtweg genannt. Sie unterscheiden sich immer von den Stammaktien dadurch, daß ihr Zins oder ihre Dividende zuerst vom Ertrag abgezogen werden, ehe die Stammaktie Dividende erhält. Den Prioritätsobligationen dient zur Sicherung häufig eine hypothekarische Verpfändung des Gesellschaftsvermögens,

so daß sie als eine sichere Kapitalanlage gern von solchen Kapitalisten gekauft werden, welche ihre Kapitalien nicht riskieren wollen. Die Stammaktien dagegen, wenn der Ertrag von Anfang an ein zweifelhafter ist, bringen oft fette Dividenden, manchmal aber auch weniger als die Prioritäten.

Mitunter müssen mehrere Anleihen gemacht oder mehrmals das Aktienkapital vergrößert werden. Meistens ist es für die Unternehmer vorteilhaft, ein kleines Stammkapital und hohe Prioritätsanleihen zu haben, weil dadurch die Chance für hohe Verzinsung der Stammaktien wächst.

Dieser Vorteil hat indessen seine Grenze. Denn würden die Prioritätsanleihen dem Aktienkapital gegenüber eine zu große Summe repräsentieren, so würden die Besitzer der Prioritäten, die ja in dem Aktienkapital ihre Deckung haben, für den Zinsenbezug besorgt werden. Es ist daher ratsam, daß im Falle erhöhten Kapitalbedarfs zur Fortsetzung und Vervollkommnung der Aktienunternehmung die Gesellschaft nicht allein Anleihen aufnimmt, sondern unter Umständen auch neue Aktien ausgiebt.

Die Dividende darf, wenn das Geschäft reell sein soll, nur vom wahren Reinertrage, nicht etwa aus dem Kapital genommen werden.

Außer den Zinsen und Dividenden wird vom Ertrage des Geschäfts auch mit Beginn des Betriebes ein Reservefonds abgesetzt, der aber einen gewissen Prozentsatz nicht überschreiten darf. Erst was nach Abzug der sämtlichen Betriebskosten und Prioritätszinsen übrig bleibt, ist der zur Dividendenzahlung bestimmte Überschuß.

Meist ist von diesem zuvor noch eine andere Ausgabe zu decken: die Amortisation. Es wird für jedes Jahr eine gewisse Summe festgesetzt, um einen Teil der Prioritäten, manchmal auch der Stammaktien, heimzuzahlen. Zu dem festgesetzten Betrage treten später noch die nun ersparten Zinsen für die heimbezahlten Schulden hinzu. Für diesen Gesamtbetrag wird eine Anzahl Prioritäten resp. Aktien, welche durch das Los bestimmt und deren Nummern veröffentlicht werden, eingelöst. Wenn die Inhaber dieser Prioritäten und Aktien ihre Urkunden binnen gewisser Frist nach der Auslosung nicht zur Zahlung präsentieren, haben sie zu gewärtigen, daß diese Wertpapiere gerichtlich für tot erklärt werden.

Den Gründern der Gesellschaften sind in der Regel zur Belohnung für ihre Mühe und anfänglichen Kosten gewisse Vorteile eingeräumt. Dies ist nicht unbillig, wenn die Vorteile nicht unverhältnismäßig groß sind. Allerdings werden in neuerer Zeit von den Gründern diese Vorteile fast ausschließlich im Auge behalten und oft lediglich ihretwegen Unternehmungen ins Dasein gerufen, deren geringe Lebensfähigkeit durch eine leicht käufliche Reklame bemäntelt oder gar ins Gegenteil umgewandelt wird.

Ein anderer bei allen Aktienunternehmungen vorkommender Übelstand liegt darin, daß Spekulanten sich nur in der Absicht als Aktiennehmer unterzeichnen, um die Aktien dann wieder zu verkaufen, nachdem sie die Preise derselben durch Reklame und Börsenmanöver künstlich gesteigert. Sie selbst ziehen sich dann mit Gewinn zurück, und andere Kapitalisten werden angelockt, zu hohen Kursen Aktien anzukaufen, welche dann fortwährend sinken.

2. Insbesondere die **Eisenbahnpapiere**. Hierunter versteht man im allgemeinen alle jene Wertpapiere, welche auf das Erträgnis von Aktieneisenbahnen angewiesen sind. Also nicht nur die Stamm- und Prioritätsaktien, sondern auch Eisenbahnobligationen. Da die Obligation sich von der Aktie streng unterscheidet, sollten die Eisenbahnobligationen eigentlich hier nicht behandelt werden; wenn dies dennoch geschieht, mag es seinen Grund darin haben, daß sie auf die gleichen Unternehmungen basiert sind, und deshalb eine innere Zusammenhängigkeit besteht. In der Regel wird das Eisenbahnkapital der Privatbahnen mittels Aktien und Obligationen aufgebracht, und Aktieneisenbahnen ohne Obligationen sind höchst seltene Ausnahmen. Die Eisenbahnaktien unterscheiden sich von anderen Aktien in vorteilhafter Weise dadurch, daß die Bedingungen ihrer Rentabilität offenkundiger sind, als bei anderen Aktienunternehmungen, und daß ihr Ertrag gleichmäßiger ist. Die nächsten Motive ihrer Kursänderung sind: die publizierten Ausweise über Betriebsergebnisse; Tarifänderungen; Aussichten oder Befürchtungen bezüglich derjenigen Produktion, deren Produkte der Bahn die meisten Transporte liefern; Kohlen- und Eisenpreise; etwaige ungünstige Zufälle (Bahnbeschädigungen); zu hoffende Anschlüsse; bevorstehende Konkurrenzbauten. Die Stammaktien sind in der Regel um so sicherer, je geringer sie mit Prioritäten belastet sind. Die Kurse der Eisenbahnpapiere sind aber das Resultat nicht nur der thatsächlichen Betriebsverhältnisse, sondern auch der Börsenspekulation. Wie rasch die Kurse sich ändern können, beweist namentlich das bedeutende Sinken der deutschen und österreichischen Eisenbahnwerte seit dem Jahre 1872.

Von **deutschen** Eisenbahnwerten waren vordem namentlich die Aktien und Prioritätsobligationen der großen preußischen Eisenbahnen und einiger anderer als wichtig zu erwähnen: die Bergisch-Märkische, Berlin-Anhalter, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Hessische Ludwigsbahn, Köln-Mindener, Magdeburg-Halberstädter, Oberschlesische, Pfälzische, Rheinische, Thüringische Eisenbahngesellschaft. Mehrere der bedeutendsten unter diesen Unternehmungen sind in den letzten Jahren aus Aktienunternehmungen in Staatsbahnen verwandelt („verstaatlicht") worden, und erhielten die Aktionäre für ihre Aktien Staatsobligationen; so daß jetzt nur noch wenige größere Aktienbahnen in Deutschland sind (Hessische Ludwigsbahn, Pfälzer u. a.). Manche Strecken haben staatliche Garantie für ein bestimmtes Zinserträgnis; andere nicht. Die Werte der Aktien sind zeitlich sehr verschieden, wie die Rentabilität. Die Aktien Lit. A. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn z. B. gaben i. J. 1848 eine Dividende von 3%, stiegen dann bis auf 25% und sanken

dreißig Jahre nach ihrer Entstehung wieder auf 3%, um sich dann neuerdings zu heben. Die Mehrzahl der deutschen Eisenbahnwerte sind als solide Anlagepapiere bekannt, besonders die der großen Bahnen. Dagegen befinden sich unter den kleineren Bahnen auch sehr viele verunglückte Unternehmungen, wie namentlich die Berliner Nordbahn, die Chemnitz-Komotauer, Halberstadt-Blankenburger, Kottbus-Schwielochsee, Münster-Enschede, Pommerische Zentralbahn, Saal-Unstrut, Sächsisch-Thüringische und noch eine Reihe anderer.

Die österreichisch-ungarischen Eisenbahnwerte sind in weit höherem Grade Gegenstand der Spekulation, als die deutschen, nicht nur in Österreich selbst, sondern auch außer Landes. Die Ursachen sind mehrere: die rasche Entwicklung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens, die vorherrschende Rohproduktion und die von der Ernte sehr abhängigen schwankenden Betriebsergebnisse, die schwankende Valuta, die Bewegungen der politischen Lage u. a. Unter den österreichischen Eisenbahnpapieren gehören namentlich zwei zu den hervorragendsten internationalen Spekulationsobjekten: die Lombarden und die Franzosen. „Lombarden“ nennt man die Aktien der „Vereinigten Südösterreichischen, Lombardischen und Zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft“ (750000 Stück à 500 Frank). Die Angelegenheiten der Gesellschaft, welche unverhältnismäßig mit Schulden überlastet ist, stehen unter einem starken Einflusse des Pariser Hauses Rothschild. Das andere Hauptspekulationspapier sind die „Franzosen“ (Berliner Bezeichnung), in Wien „Staatsbahn“, in Paris „Autrichiens“ genannt. Es sind die Aktien der „Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft“, in verschiedenen Emissionen zusammen 108 Mill. fl., an den Börsen Österreich-Ungarns, Deutschlands, zu Paris wie zu London lebhaft gehandelt. Andere wichtige Eisenbahnwerte in Österreich-Ungarn sind diejenigen der Alföld-Fiumaner, Galizischen Karl-Ludwigsbahn, Kaiser-Franz-Joseph-Bahn, Kronprinz-Rudolfsbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, Österreichische Nordwest, Theißbahn, Ungarische Ostbahn und Ungarische Nordostbahn. Den höchsten Rang behauptet die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Auch in österreichischen Eisenbahnwerten sind seit 1873 sehr traurige Erfahrungen gemacht worden; eine Reihe „notleidender“ Bahnen machten ein Einschreiten der Staatsregierung und Versuche zur „Sanierung“ durch staatliche Sequestration notwendig.

3. Insbesondere die Bankaktien. Als Gegenstand des Wertpapierhandels und als Kapitalanlage unterscheiden sich die Bankaktien von den Eisenbahnaktien hauptsächlich dadurch, daß sie meistens bloß in den ersten Zeiten der betreffenden Bankinstitute erheblichere Wertänderungen durchzumachen haben; so lange, bis sich gezeigt hat, ob das nationale Kreditbedürfnis lebhaft genug ist, um dem eingezahlten Aktienkapital hinreichende Beschäftigung zu geben. Hat sich eine Bank einmal in der Handelswelt hinreichend befestigt, so sind es später hauptsächlich Erweiterungen des Geschäftsbetriebs, Handelskrisen, Änderungen der Kredit- und Steuergesetzgebung, große Fallimente von Bankschuldnern &c., welche auf den Wert der Aktien fühlbaren Einfluß nehmen können. Das allmähliche Wachsen des Reservefonds muß diese Aktien immer wertvoller machen; anderseits müssen sie natürlich die Veränderungen des landesüblichen Zinsfußes lebhaft empfinden. Die Bankaktien pflegen sich um so gleichmäßiger im Kurse zu halten, je strenger ihre Institute sich auf die gewöhnlichen Bankgeschäfte beschränken, je mehr namentlich der Effektenhandel auf eigene Rechnung vermieden wird. Je mehr dagegen eine Bank sich einem Credit Mobilier nähert, um so mehr sind ihre Aktien Spekulationspapiere.

Als das hervorragendste Spekulationspapier unter den von bankähnlichen Instituten herausgegebenen Aktien erscheinen die sog. Kreditaktien (auch schlechtweg Kredit genannt), d. h. die Aktien der „k. k. privilegierten österreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe“. In Österreich wird dieses großartige Institut nur durch die österreichisch-ungarische Bank übertroffen. Sein Aktienkapital beträgt 40 Mill. fl. Ö. W. in Aktien à 160 fl. Diese Aktien dienen in ganz hervorragender Weise als Barometer für den Stand der volkswirtschaftlichen Verhältnisse und Hoffnungen in Österreich-Ungarn, da sich die Anstalt in großartigem Umfang an zahlreichen anderen Unternehmungen beteiligt hat.

Von der Erwähnung anderer Bankpapiere muß wegen ihrer Unzahl Umgang genommen werden.

4. Die Industriepapiere. Hierunter versteht man gewöhnlich die Aktien aller jener Unternehmungen, welche weder Eisenbahnen noch Banken sind. Die Industriepapiere sind meistens Stammaktien, nur ausnahmsweise Prioritätsaktien und Obligationen. Allgemeines charakteristisches Merkmal aller Industriepapiere sind ihre bedeutenden Kursschwankungen, da die Renten der industriellen Unternehmungen weniger sicher sind, als die von Banken und Eisenbahnen. Denn diese Renten sind von den mannigfachsten Einflüssen abhängig. Zu Spekulationszwecken eignen sich die Industriepapiere vorzüglich während der Gründungszeit; zur fixen Kapitalanlage benutzt, sind sie verhältnismäßig am sichersten noch für denjenigen Kapitalisten, der sie aus möglichst verschiedenen Industriezweigen entnimmt und sich die Mühe nehmen kann, die Produktions- und Absatzverhältnisse der einzelnen Unternehmungen sorgsam zu prüfen. Die Industriepapiere älterer und größerer Gesellschaften sind in der Regel sicherer, als diejenigen neuerer und kleinerer. Sehr bedeutend wirkt auf den Wert der Industriepapiere die Höhe der angesammelten Reservefonds.

Die wichtigsten Unterarten der Industriepapiere sind:

a) Aktien von Bergwerks- und Hüttengesellschaften. Ihr Ertrag hängt hauptsächlich ab von den Eisen- und Kohlenpreisen, wie von den Zufälligkeiten, die namentlich den Bergwerksbetrieb häufig heimsuchen. In Deutschland sind besonders wichtig die Aktien der „Union“ (Dortmund) und der „Vereinigten Königs- und Laurahütte“.

b) Aktien von Baugesellschaften und zu Terrainspekulationen. Speziell diese Art von Unternehmungen haben großenteils mit zu den faulsten Früchten der Gründungsperiode gezählt. Aus keiner Branche sind verhältnismäßig so viele unsolide, verunglückte Unternehmungen hervorgegangen.

c) Aktien von Brauereien und Brennereien. Bei der ziemlich regelmäßigen Nachfrage nach den betr. Produkten pflegen sie verhältnismäßig sichere Papiere zu sein.

d) Baumaterialgesellschaftsaktien.

e) Aktien von chemischen Fabriken.

f) Aktien von Eisenbahnbedarfs- und Maschinenbaugesellschaften. Sie haben namentlich durch Überproduktion und allseitig steigende Konkurrenz schon schwere Verluste erlitten.

g) Gas- und Wasserversorgungsaktien.

h) Glas- und Porzellanfabriksaktien.

i) Aktien von Webereien, Spinnereien, Kattunfabriken, Tuchfabriken gehören bei der regelmäßigen Nachfrage ebenfalls zu den solidesten Industriepapieren. Desgleichen

k) Aktien von Zuckerfabriken.

l) Aktien von Transport-Gesellschaften (hauptsächlich für Pferdebahnen). Die wichtigsten darunter die „Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft" und die „Wiener Tramwaygesellschaft". Der Erfolg solcher Unternehmungen ist von vornherein sehr schwer berechenbar, und deshalb die Aktien namentlich bei der Gründung Spekulationsobjekte.

m) Sonstige Industriepapiere.

Charakteristisch für die meisten Industriepapiere ist die lokale Begrenzung ihres Absatz- und Spekulationsgebiets.

5. Aktien von Versicherungsgesellschaften, häufig, wenn auch mit Unrecht, unter den Industriepapieren angeführt. In derlei Aktien findet nur ein unbedeutender Handel statt. Die Aktien sind immer Namenspapiere, meistens nur mit 20% eingezahlt. Das Aktienkapital dient als Garantiefonds; das Geschäftskapital bildet sich durch die von den Versicherten gezahlten Prämien (s. u.). Die Versicherungsaktien gewähren meistens die höchsten Dividenden unter allen Aktiengesellschaften; dafür sind bei ihnen die Aktienbesitzer am wenigsten eines gleichmäßigen Dividendenbezugs sicher, so daß man aus der Dividende des Vorjahrs nicht auf die des folgenden Jahres schließen kann.

V. **Lose.** Dieselben sind verzinsliche oder unverzinsliche Wertpapiere, welche ihrem Eigentümer die Hoffnung auf einen möglicherweise zu machenden Gewinn bieten. In dieser Eigenschaft sind sie ebenfalls Gegenstände des Effektenhandels geworden und haben ihren Kurs, der sich nach der Höhe und Wahrscheinlichkeit des zu erwartenden Gewinns, sowie durch die anderen auf den Effektenkurs einwirkenden Gründe bestimmt.

Die Lotterieen werden in der Regel von den Unternehmern veranstaltet, um daraus ein gewinnbringendes Geschäft zu machen. Nur ausnahmsweise kommen Lotterieen vor, bei welchen die Unternehmer nichts gewinnen wollen, bei welchen aber auch die Gewinnste keine Geldgewinne sondern andere Gegenstände sind. Derartige Lose können hier außer Betracht bleiben. Den Gewinn verschaffen sich die Unternehmer, indem sie die Lotterie nach einem bestimmten Plane einrichten, welcher ihnen eine Gesamteinzahlung aller Spieler verspricht, welche größer ist, als die Gesamtsumme an Gewinnsten, die sie auszuzahlen haben. Dieser Plan kann aber entweder so geartet sein, daß der Gewinn des Unternehmers ein ganz bestimmter, oder aber daß er ein unbestimmter, jedoch mit höchster Wahrscheinlichkeit eintretender sein wird.

Die im Wertpapierhandel wichtigen Lose sind die, welche bei den sog. Lotterieanleihen oder Prämienanleihen ausgegeben werden. Die Einrichtung dabei ist folgende. Die ganze vom Unternehmer aufzubringende Summe zerfällt in eine Zahl gleicher Teile; für jeden solchen Teil wird ein Los ausgegeben. Die Lose sind entweder ganz unverzinslich oder sie erhalten nur geringere als die gewöhnlichen Zinsen. Aus der hierdurch erzielten Zinsersparnis bildet der Unternehmer die Gewinnste. Die Kapitalisten, welche die Lose kaufen, verzichten auf den ganzen Zins oder auf einen Teil desselben, weil ihnen dafür eine Gewinnsthoffnung geboten wird. Die Lotterieanleihen sind demnach entweder verzinsliche oder unverzinsliche. Bei den verzinslichen Losen können die Gewinnste gebildet werden aus der Zinsersparnis, welche entweder daraus hervorgeht, daß ungewöhnlich niedrige Zinsen bezahlt werden oder daraus, daß die Zinsen nicht alljährlich, sondern für jedes Los erst dann nachbezahlt werden, wenn dasselbe gezogen wird. Das Programm, nach welchem die Gewinne gebildet und die Anleihe durch Verlosung allmählich getilgt wird, ist in einem Ziehungsplane enthalten, der von vornherein festgesetzt und auf den einzelnen Losen abgedruckt ist. Den ganzen auf jedes Los zur Auszahlung kommenden Betrag, welcher sich aus dem Nennwert des Loses und dem darauf entfallenden Gewinn zusammensetzt, nennt man Prämie. Für den Unternehmer oder Schuldner ist diese Art von Anleihen finanziell nicht anders, als eine einfache verzinsliche, doch nach einem bestimmten Plan heimzuzahlende Anleihe. Was er an jährlichen Zahlungen zu leisten hat, ist genau bestimmt. Der Losbesitzer dagegen hat bei hinreichender Kreditwürdigkeit des Schuldners sein Kapital — wenn auch spät zurückbezahlt — sicher und verliert nur die Zinsen (teilweise oder ganz) und Zwischenzinsen. Bei den Lotterieanleihen sind noch folgende Einzelheiten zu erwähnen: 1) Der Zeitraum, über welchen die ganze Verlosung sich erstreckt, kann von sehr verschiedener Länge sein. Wünschenswert ist, daß er nicht zu lang ausgedehnt sei. Zeiträume von 45, 50 oder gar von 60 Jahren (Hamburger 50-Thalerlose von 1866; die berühmten Türkenlose sind gar erst in 104 Jahren sämtlich heimzahlbar) sind zu lang. 2) Zahl und Höhe der Gewinnste stehen natürlich in innigem Verhältnis; denn je höher einzelne Gewinnste sind, um so ge-

ringer müssen die anderen sein oder um so mehr Lose müssen ohne Gewinnst gezogen werden. Es ist nicht gut, wenn die kleineren Prämien zu gunsten weniger großer gar zu niedrig angesetzt sind. Volkswirtschaftlich sind solche Anleihen um so weniger schädlich, je weniger dabei dem Zufall überlassen ist. 3) Viele Lotterieanleihen haben die Einrichtung, daß der Minimalrückzahlungsbetrag der Lose allmählich steigt. Häufig findet man auch in den Ziehungsplänen der Lotterieanlehen, daß die Gesamtleistung an Prämien während der Dauer des Anlehens in den verschiedenen Jahren nicht gleichmäßig ist. Überhaupt sind von den Bankhäusern, welche Lotterieanlehen übernehmen, mancherlei Verschiedenheiten in den Bedingungen der Verlosung eingeführt worden, um den Anlehen in den Augen der Kapitalisten neue Reize zu verschaffen.

Die Veranstaltung von Lotterieen ist in der Regel von staatlicher Genehmigung abhängig. Speziell im Deutschen Reiche gilt in dieser Hinsicht ein Gesetz: „Über die Inhaberpapiere mit Prämien" vom 8. Juni 1871. Nach demselben dürfen neue Prämienanlehen nur noch auf Grund eines Reichsgesetzes und von deutschen Staaten ausgegeben werden. Der Handel in ausländischen Losen wurde durch dasselbe Gesetz eingeschränkt und einer Besteuerung von $^1/_2$ bis 1 Mark pro Stück unterworfen.

Der wirkliche Wert, den ein unverzinsliches Los hat, der sog. Erwartungswert, wird ermittelt, indem man den gegenwärtigen Wert sämtlicher auf die Lose noch während der ganzen Verlosung entfallenden Zahlungen (Gewinnste und al pari-Rückzahlungen) feststellt und durch die Anzahl der noch zur Zeit unverlosten Lose dividiert. Dabei müssen alle später fälligen Zahlungen auf ihren gegenwärtigen Wert reduziert werden. — Bei verzinslichen Losen dagegen muß man, um ihren gegenwärtigen wirklichen Wert zu erfahren, sich das verzinsliche Los zusammengesetzt denken aus einer gewöhnlichen verzinslichen Schuldverschreibung und einem unverzinslichen Lose.

8. Kapitel: Handelspolitik u. Handelspflege.

I. **Im allgemeinen.** Unter Handelspolitik versteht man die Einwirkung der Staatsregierungen auf den Handel ihrer Länder. Da der Handel in weit höherem Grade, als die Rohproduktion und auch als die industriellen Gewerbe von der Natur unabhängig ist und weit mehr als jene vom Menschen gemacht erscheint, ist es auch begreiflich, daß er weit leichter von den Staatsregierungen gefördert oder gehindert, beschränkt oder in gewisse Richtungen gelenkt werden kann.

Die Geschichte des Welthandels zeigt in bezug auf die Handelspolitik einen fast ununterbrochenen Fortschritt vom beschränkten und obrigkeitlich bevormundeten Handel zur Handelsfreiheit. Es läßt sich auch leicht begreifen, weshalb auf niedrigen Kulturstufen der Handel mannigfachen Beschränkungen unterworfen war. Wenn einem Lande, welches sich in den Anfängen gewerblicher Entwicklung befindet, der Handel Waren herbeibringt, die im Inlande gar nicht produziert werden, so betrachtet man ihn wohl gern als wohlthätig und wünscht seine Zunahme. Bringt er dagegen zu wohlfeilen Preisen Waren, welche im Inlande mit großen Kosten hergestellt werden: dann fühlt sich begreiflicherweise das inländische Gewerbe bedroht und in seiner Erwerbsgelegenheit beschränkt; seine Klagen und Befürchtungen veranlassen die Staatsregierung, eine derartige gefährliche Konkurrenz hergefahrener Fremdlinge abzuwehren und die fremden Waren zu verbieten oder ihre Einfuhr durch Zölle zu erschweren.

Andere Beschränkungen der Handelsfreiheit erwuchsen in dem Zunftwesen. Wie das Handwerk, so war auch der Handelsbetrieb, der ja so vielfach mit dem Handwerk verknüpft war, Jahrhunderte lang durch das Zunftwesen in gewisse Grenzen gewiesen. Das gilt namentlich vom Kleinhandel; im Gebiete des Großhandels dagegen schuf der Monopolgeist andere Arten von Beschränkungen (siehe III, 5, „Handelsmonopole").

Mit der zunehmenden Arbeitsteilung aber, mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Aufklärung und mit der notwendig immer innigeren Berührung der Kulturvölker wurden dieselben immer mehr zur Befreiung des Handels von allen mittelalterlichen Beschränkungen hingedrängt. Die Beseitigung der zünftigen Beschränkungen war nicht schwer, viel leichter, als im eigentlichen Handwerk; schwieriger die Beseitigung jener Hindernisse, welche in den Schutz- und Finanzzöllen liegen und noch keineswegs in nächster Zeit überwunden werden können.

Die Ansprüche der handeltreibenden Bevölkerung an die Staatsregierung richten sich auch heute noch viel weniger auf direkte Begünstigung, als vielmehr auf möglichste Freiheit des Geschäfts. Die wichtigste Aufgabe der modernen Staaten in bezug auf den Handel lag in der Neugestaltung des Handelsrechts, welche sich im Laufe des jetzigen Jahrhunderts vollzog. Die Prinzipien, auf welchen das Handelsrecht der heutigen Welthandelsstaaten beruht, sind hier nicht zu erörtern, ebensowenig die Einzelheiten der Gesetzgebung.

Man unterscheidet innere und äußere Handelspolitik, je nachdem sich die handelspolitische Thätigkeit auf den Handel im Inlande beschränkt oder auf die internationalen Handelsbeziehungen ausdehnt.

II. **Innere Handelspolitik.** Als ihre wichtigsten Aufgaben erscheinen:

1. Freiheit des inländischen Warenverkehrs. Wie für den Handel überhaupt, so ist auch für den inländischen Handel insbesondere möglichste Freiheit seiner Bewegung eine Hauptbedingung. Diese Freiheit ist geboten nicht allein durch das Verlangen der Handeltreibenden selbst, sondern auch dadurch, daß die Staatsgewalt weniger veranlaßt ist, in die Verhältnisse des Handels sozialpolitisch regulierend einzugreifen, als dies bei den industriellen Gewerben der Fall ist.

2. Beschränkungen der inneren Handelsfreiheit wurden daher im Laufe der neuesten Zeit vielfach beseitigt. Als solche sind besonders zu nennen:

a) Die vordem sehr verbreiteten Binnenzölle.

b) Die an vielen Handelsplätzen früher üblichen Umschlagsrechte; d. h. das Recht, daß die ankommenden Waren nur durch einheimische Fuhrleute und Schiffer weiter verfrachtet werden durften.

c) Das Stapelrecht, welches die durchziehenden Kaufleute zwang, ihre Waren eine bestimmte Zeit lang zum Verkauf auszustellen.

d) Das Niederlagerecht, kraft dessen ein Handelsplatz verlangen konnte, daß der Ankauf der vorhandenen Waren bloß den einheimischen Bürgern gestattet sei.

e) Das Krahnrecht, d. i. das Recht, daß zollpflichtige Waren gegen Zahlung besonderer Gebühren gewogen werden mußten.

f) Der Straßenzwang, welcher die Frachtführer verhinderte, gewisse Plätze zu umgehen.

3. Ein Schutz des Konsumentenpublikums durch obrigkeitliche Maßregeln kann in wenigen Einzelnheiten noch geboten scheinen. Hierher gehören:

a) Beschränkung des Handels mit Giftstoffen.

b) Regelung des Kleinhandels mit Spiritus und Branntwein.

c) Die Möglichkeit, Rückkaufsgeschäfte, Trödelgeschäfte, Maklergeschäfte gewissen Personen zu verbieten oder sie auf gewisse Personen zu beschränken.

d) Die Anstellung autorisierter Personen für gewisse Hilfsgewerbe des Handels (Taxatoren, Auktionatoren, Wagbeamte ꝛc.).

e) Besondere Maßregeln bezüglich des Warenhandels: Gestattung des Hausierhandels nur gegen obrigkeitliche Legitimation; Ausschluß gewisser Personen und gewisser Waren vom Hausierhandel, wie von Wanderlagern und Wanderauktionen.

f) Gewisse Bestimmungen zur Regelung des Marktverkehrs: Marktordnungen, Marktpolizei.

g) Das Börsengeschäft kann auch Ursache besonderer gesetzlicher Maßregeln werden. Börsenordnungen. Streitfrage ist die Stellung der Staatsgewalt zum Börsenspiel. (Unklagbarkeit der Differenzgeschäfte?)

h) Schutz der Waren gegen Fälschung. Gesetzliche Bestimmungen hierüber kommen vor; auch obrigkeitliche Stempelung von Gold- und Silberwaren (in mehreren Staaten); Seiden-Konditionierungs-Anstalten.

4. Einrichtung besonderer Handelsgerichte, aus rechtskundigen Richtern und sachverständigen Kaufleuten gemischt.

5. Vertretung des Handelsstandes. Was für die industriellen Gewerbe die Gewerbekammern, das sollen für den Handel die Handelskammern sein: Vertreter der Interessen des Handelsstandes eines Bezirks. Die Handelskammern haben die Aufgabe, die Interessen des Handels gegenüber den Verkehrsanstalten, den Kredit- und Versicherungsanstalten zu wahren. Da die Bewegungen des Handelsverkehrs über die bestehenden Gesetzgebungen der einzelnen Länder hinausreichen, so sehen es die Handelskammern als ihre Pflicht an, auf jene Veränderungen zu achten, welche in jenen Ländern vor sich gegangen sind, mit denen Geschäftsverbindungen bestehen und welche für den inländischen Handel von Wichtigkeit sind. In manchen Ländern haben die Handelskammern auch in Handelsstreitigkeiten auf Ansuchen der Parteien eine schiedsrichterliche Entscheidung abzugeben, vor Gericht über Handelsgebräuche ein sachverständiges Urteil abzugeben, das Makler- und Börsenwesen zu regulieren oder auch die Oberaufsicht über das kommerzielle Bildungswesen zu führen.

Die französischen Handelskammern sind in Deutschland nachgebildet worden; in Frankreich rühren sie schon aus dem 17. Jahrhundert her. In England dagegen hat das freie Associationswesen Einrichtungen ersetzt, welche auf dem Kontinent als von oben herab gegründet entstanden. Ein Handelsamt, welches in London seit 1695 besteht, hat teilweise dieselbe Bestimmung, wie spätere Handelskammern. Es hat spezielle Departements für Schiffahrt, Eisenbahn, Bank- und Börsenwesen.

Die Urteile darüber, ob eine Teilung der Vertretung der geschäftlichen Interessen in Handels- und Gewerbekammern vorteilhaft oder nachteilig sei, sind verschieden. Während von einer Seite behauptet wird, daß die Interessen des Handels und der industriellen Gewerbe, und zwar im großen wie im kleinen betrieben, identisch seien, scheint es in neuerer Zeit, daß dies doch nicht in dem Grad der Fall sei. Es zeigt sich namentlich darin, daß die Handelskammern durchgängig von freihändlerischen Anschauungen beseelt sind, während die Gewerbekammern, welche dies auch thun wollten, in den Zeiten schutzzöllnerischer Strömungen von den Industriellen des Kreises nicht mehr als die Vertreter ihres wirklichen Willens angesehen werden.

Handelsvereine sind freie Vereinigungen von Kaufleuten zur Förderung der Handelsinteressen und bestehen in den meisten Handelsstädten neben den Handelskammern.

Der deutsche Handelstag ist ein der neuesten Zeit angehöriger Verband deutscher Handels- und Gewerbekammern und anderer wirtschaftlicher Verbände mit einem ständigen Ausschuß in Berlin und zeitweilig einberufenen Generalversammlungen (Heidelberg, München, Frankfurt a. M., Leipzig, Düsseldorf, Berlin). Letztere behandeln die wichtigsten volkswirtschaftlichen Tagesfragen und sind die wichtigsten Förderer des Freihandelsprinzips in Deutschland.

6. Handelsschulen (Handelsakademieen) sind Lehranstalten, in welchen die Schüler systematisch in diejenigen Kenntnisse eingeführt werden, welche zur praktischen Handelsthätigkeit nötig sind. Lehrgegenstände dieser Anstalten sind meistens außer den sogen. Handelswissenschaften die neueren Sprachen; vielfach auch Naturwissenschaften und Nationalökonomie. Die Einrichtung der Handelsschulen ist sehr verschieden, je nachdem man dabei den Zweck verfolgt, bloß die gewöhnlichsten notwendigsten Kenntnisse den Schülern beizubringen

oder aber ihnen eine möglichst wissenschaftliche Ausbildung zu bieten. Die erste europäische Handelsschule wurde 1768 zu Hamburg gegründet. Heutzutage sind die Handelsschulen teils durch den Staat, teils durch die Städte, durch den Handelsstand oder auch als Privatunternehmungen gegründet und unterhalten.

III. **Äußere Handelspolitik.** Wie der Binnenhandel, so verlangt auch der internationale Handel nach möglichster Freiheit seiner Bewegung und Beseitigung aller Beschränkungen. Als Maßregeln der Staatsgewalt, welche auf den internationalen Handel hemmend oder fördernd Einfluß nehmen können, sind hervorzuheben:

1. Ein- und Ausfuhrverbote zum Schutze der einheimischen Produzenten oder Konsumenten.

2. Handelssperre. Hierunter versteht man eine vollständige Sperre der Landesgrenzen gegen den Handel mit dem Auslande; sie kann verhängt werden entweder durch wirkliche Verbote oder auch durch sehr hohe Zölle. Eine vollständige Absperrung eines Landes gegen ein oder mehrere andere Länder kann namentlich als eine feindselige Maßregel während eines Krieges verfügt werden. In dieser Art ist die Kontinentalsperre Napoleons I. zu erwähnen.

3. Ein- und Ausfuhrzölle, sowie Durchgangszölle können nicht als Mittel zur Beschränkung des internationalen Handels erscheinen und verdienen aus diesem Grunde nicht hier betrachtet zu werden, sondern, sofern sie als Schutzzölle auftreten, bei der Lehre von der Politik der Produktion; sofern sie finanzieller Natur sind, in der Lehre vom Staatshaushalt. Durchgangszölle sind nicht mehr üblich.

4. Milderungen und Erleichterungen im Zollwesen zu gunsten des Handels sind namentlich die Einrichtungen des Niederlageverkehrs, des Freihafensystems, des Veredlungsverkehrs und der Ausfuhrvergütungen. Hierüber an anderer Stelle.

5. Handelsmonopole für einzelne Handelszweige sind heutzutage als etwas durchaus Verwerfliches erkannt. Es bezieht sich das namentlich auf die Handelsmonopole, die an große Handelsgesellschaften verliehen werden, und durch welche die Waren verteuert, häufig auch verschlechtert worden sind. Seit der 1602 gegründeten holländisch-ostindischen Kompanie sind eine Reihe von großen Handelskompanieen für den überseeischen Handel gegründet und mit ausschließlichen Vorrechten ausgestattet worden. Es waren dies ebensoviele politische Mißgriffe. Dies zeigte sich am deutlichsten bei der britisch-ostindischen Kompanie. Man muß sich hüten, solchen Gesellschaften Vorteile einzuräumen, die es den einzelnen Kaufleuten erschweren oder unmöglich machen, mit den Gesellschaften zu konkurrieren. Wenn die Vorteile, welche eine Gesellschaft an sich schon gegenüber der einzelnen Unternehmung bietet, noch nicht hinreichen, um der Gesellschaft Kapitalien und Teilnehmer zu verschaffen, dann ist eben das Unternehmen überhaupt nicht lebensfähig. Der Besitz des ausschließlichen Vorrechtes ist dann ein Schaden für die außerhalb der Gesellschaft Stehenden und für die Gesellschaft selbst, welche häufig dadurch an Eifer und Sparsamkeit einbüßt.

6. Handelsverträge mit der Bestrebung, den Kaufleuten der Vertragsstaaten eine Erleichterung oder Befreiung von beschränkenden Vorschriften zu bieten, erscheinen schon in der römischen Geschichte, im Mittelalter wieder in Italien, und in der deutschen Hansa. Es handelte sich bei den älteren Handelsverträgen meistens um vollständige Ausnahmestellungen der befreundeten Mächte und ihrer Staatsangehörigen. Die älteren Handelsverträge wurden in einer Zeit abgeschlossen, wo der friedliche ungestörte Handelsverkehr nur eine Ausnahme bildete. Jene Verträge waren es, welche zuerst einen geregelten internationalen Verkehr ermöglichten. In der Natur der Sache lag es, daß dabei jede Nation möglichst viel für sich gewinnen und möglichst wenige Konzessionen an ihre Mitkontrahenten machen wollte.

Zur Zeit, als das Merkantilsystem in der Blüte war, dienten dagegen die Handelsverträge hauptsächlich dazu, um die Nachteile des entschiedenen Schutzzollsystems einigermaßen einzuschränken und dem Freihandel den Boden vorzubereiten. Für den deutschen Handel war besonders der Handelsvertrag vom Jahre 1863 von großer Wichtigkeit.

Die neueren Handelsverträge hoben die früheren Einfuhrverbote auf, setzten (namentlich seit 1860) die Zölle herab und enthalten gewöhnlich die sog. Klausel der Meistbegünstigung, d. h. die Bestimmung, daß jede bisher einem Staate gewährte Zollbegünstigung, auch durch den jüngsten Vertrag gewährt werde. Im Gegensatze zu der Klausel der Meistbegünstigung stehen die sogenannten „autonomen Tarife“.

Handelsverträge können überhaupt nur dann eingegangen werden, wenn die Nationen, welche sie abschließen, zu gegenseitigen Erleichterungen sich verstehen, und annähernde Übereinstimmung bezüglich der Grundsätze, nach welchen die Handelsverhältnisse ihrer Angehörigen geregelt werden sollen, besteht. Auf eine vollständige Gegenseitigkeit hat man indessen meistens einen zu hohen Wert gelegt. Namentlich darf die Gegenseitigkeit nicht so weit getrieben werden, daß für jedes Fabrikat je nach dem Gewicht und dem Wert gleich hohe Eingangszölle von beiden vertragschließenden Seiten verlangt werden. Dadurch würde die internationale Arbeitsteilung, die Notwendigkeit, für jedes Land seine bodenständige Industrie auszubilden, vollständig verkannt. Es muß eben jedem der beiden Staaten möglich gemacht werden, jene Erzeugnisse, in welchen gerade seine wirtschaftliche Stärke liegt, ungehinderter als bisher auszuführen. Ein vollkommen gleich hoher Zolltarif zwischen beiden vertragschließenden Ländern würde dagegen Verhältnisse voraussetzen, welche in Wirklichkeit nicht bestehen.

7. Die Konsulate. Damit im Auslande die Interessen, vorzugsweise die Handels- und Verkehrsinteressen inländischer Landesangehöriger Schutz, Förderung, Rat und Beistand finden, haben die

Kulturstaaten an wichtigeren auswärtigen Plätzen besondere Beamte: die Konsuln. Sie sind entweder Berufskonsuln (fest angestellt) oder Wahlkonsuln (Geschäftsmänner, widerruflich angestellt). Von dem Staate, in welchem sie ihren Sitz haben, bedürfen sie einer Genehmigung (das Exequatur). Sie haben ausgedehnte Befugnis namentlich bezüglich der Schiffe ihrer Nation (Handhabung der Ordnung; Bergung und Rettungsmaßregeln; Dispache). Wichtig sind auch ihre Berichte über die geschäftlichen Verhältnisse ihres Platzes und die Beziehungen desselben zu dem von ihnen vertretenen Lande. Durch Konsular-Konventionen regeln die Staaten gegenseitig die Stellung ihrer Konsuln.

8. Handelsstatistik ist ziffermäßige Darstellung des Handels. Der inländische Handel entzieht sich einer ziffermäßigen Betrachtung fast völlig; dagegen ist die Möglichkeit einer solchen Betrachtung bezüglich des auswärtigen Handels durch die Zolllisten gegeben. Sie dienen namentlich dazu, um die sogenannte Handelsbilanz zu berechnen. Die Handelsstatistik belehrt aber nicht allein darüber, wie sich die Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr eines Landes nach ihrem Wert und Gewicht verhält; sie giebt auch Aufschluß darüber, mit welchen anderen Ländern und in welcher Richtung ein Handelsverkehr stattfindet; ob derselbe sich vermehrt oder verringert. Durch diese Aufschlüsse wird die Handelsstatistik zum wertvollsten Werkzeug einer vernünftigen Handelspolitik. Die Handelsstatistik kann eine offizielle sein (aus den Zolllisten) oder eine private. Zur letzten gehören auch die sogenannten Handelsberichte (Marktberichte); das sind Nachrichten, welche einzelne Kaufleute oder ganze Korporationen von Kaufleuten durch verpflichtete Makler von Zeit zu Zeit über den Gang des Handels aufstellen und häufig auch veröffentlichen lassen. Je nach Art der Gegenstände, mit welchen sich diese Berichte befassen, unterscheidet man Börsenberichte oder Warenberichte. Nach den Zeiträumen, in welchen die Berichte aufgestellt werden, unterscheidet man Wochenberichte, Monatsberichte, Jahresberichte, oder auch Ernteberichte (für Landesprodukte), Meßberichte. Warenberichte werden meist von Großhändlern (gedruckt oder lithographiert) an ihre Geschäftsfreunde versandt. Jahresberichte sind meistens sehr ausführlich und werden namentlich von Handelskammern, Konsulaten rc. verfaßt. Oft sind Warenberichte mit Preiskourants verbunden. Haupterfordernisse sind Wahrheit und Deutlichkeit.

9. Handelsmuseen und Exportmusterlager dienen teils zur Information der Kaufleute über die Beschaffenheit und Herkunft der Artikel des Welthandels; die letzteren haben auch den Zweck, die Leistungen der Aussteller bekannt zu machen und den Export nach dem Auslande zu fördern.

IV. **Sonstige Gegenstände der Handelspolitik.** Mit der inneren wie mit der äußeren Handelspolitik stehen endlich gewisse andere Thätigkeiten der wirtschaftlichen Politik im Zusammenhange. Daß die staatliche Regelung von Maaß und Gewicht, sowie hierbei möglichste Internationalität für den Handel von unmittelbarster Bedeutung ist, bedarf keiner Begründung. Dasselbe gilt vom Münz- und Papiergeldwesen; auch von der Gesetzgebung für die Banken. Daß endlich die ganze Thätigkeit des Staates auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht allein für die Güterproduktion, sondern auch für den Handel von höchster Bedeutung ist; daß letzterer auch durch die gesamte äußere Politik des Staates wesentlich bedingt wird und durch eine wehrhafte Stellung nach außen, insbesondere durch eine ansehnliche Kriegsflotte nur gewinnen kann: all dieses kann hier nur angedeutet werden.

IV. Abschnitt. Die Kredit- und Versicherungsanstalten.

1. Kapitel: Das Bankgeschäft.

I. **Wesen und Entwicklung der Banken.** Die Banken sind Anstalten, welche zur Vermittlung des Kredits und des Geldumlaufs dienen. Erstere Funktion tritt heutzutage sehr in den Vordergrund. Im allgemeinen ist also die Thätigkeit der Banken die, daß sie Geld an sich ziehen, wo es überflüssig ist, und es dorthin leiten, wo es nötig ist. Sie werden daher immer Schuldner und Gläubiger; sie geben und nehmen Zins. Neben den Zahlungs- und Kreditgeschäften haben sie häufig auch Handelsgeschäfte übernommen, in neuerer Zeit auch Versicherungsgeschäfte, Gründung anderer Unternehmungen u. a. — Ursprünglich waren die Banken Unternehmungen, welche die Geldumwechslung besorgten. Dieser Geschäftszweig, welcher im Mittelalter vorzugsweise in Italien sich entwickelte, aber auch schon im Altertum vorkam, war besonders wichtig in einer Zeit der Münzzersplitterung, als zahllose Staaten und Städte ihre eigenen Münzen prägten, welche überdies oft schlecht geprägt waren und gefälscht wurden. In solchen Zeiten mußte die Kenntnis und die Umwechslung derartiger Münzsorten notwendig zu einem besonderen Berufe werden. Der Gewinn des Bankiers besteht dabei in einer Umwechslungsgebühr oder Provision. Bei diesem Geschäfte mußten die Bankhalter notwendig immer ansehnliche Geldvorräte in verschiedenen Münzen vorrätig haben. Diese Geldvorräte wollten die Bankhalter begreiflicherweise nicht unthätig liegen lassen und doch auch nicht auf die Dauer entbehren. Daher bildete sich neben dem Geschäfte der Geldumwechslung auch ein Leihgeschäft auf kurze Fristen aus. Wegen der Unsicherheit des Kredits lieh man aber bloß gegen Faustpfänder. Da dieses Geschäft zumeist von Lombarden betrieben wurde, führt es heutzutage noch den Namen Lombardgeschäft. Die Bankiers konnten dabei ihre Geldvorräte zinstragend verwerten und

verloren doch nur auf kurze Zeit die Verfügung über dieselben.

Als weiteres Aktivgeschäft trat zu diesem schon bestehenden ebenfalls im Mittelalter der Handel mit Wechseln. Die Unsicherheit des mittelalterlichen Verkehrs und die Mangelhaftigkeit der Kreditgesetzgebung und der Rechtspflege begünstigten sehr die Entstehung des Wechselinstituts und die Ausdehnung der Wechselgeschäfte. Die Geldwechsler aber waren bei ihrer allgemeinen Geschäftskenntnis die passendsten Personen, um den Wechselhandel zu betreiben. So wurden die Bankiers, welche ursprünglich bloß mit Edelmetallen und barem Gelde gehandelt hatten, immer mehr zum Geldverleihen und zum Verkehr mit Schuldverschreibungen hingewiesen. In neuerer Zeit, mit der Ausbildung der Hypothekengesetzgebung, tritt zu diesen Kreditgeschäften auch noch das Hypothekengeschäft, d. i. Ausleihen gegen Hypotheken.

Die Passivgeschäfte der Banken, d. h. diejenigen Geschäfte, durch welche die Banken die Kapitalien, die sie dann ausleihen wollen, an sich ziehen, entstanden ebenfalls aus kleinen Anfängen. Im Mittelalter war jeder, der Barkapitalien besaß, wegen der mangelhaften Ausbildung des Kredits und wegen der herrschenden Unsicherheit des Kapitalbesitzes genötigt, seine Barvorräte in Sicherheit zu bringen. In der Geschäftswelt waren bedeutende Barvorräte nötig eben wegen der geringen Ausbildung des Kredits. Um solche Werte sicher aufzubewahren, zeigten sich besonders jene Personen geeignet, welche viel mit Edelmetallen verkehrten: die Geldwechsler und Goldschmiede. Diese waren schon wegen ihrer eigenen Geschäfte genötigt, gewisse Sicherheitsmaßregeln zu treffen; sie mußten feuer- und diebessichere Gewölbe haben. Außerdem hatten auch diese Leute wegen ihres notorischen Reichtums den meisten Kredit, den ja derjenige immer besitzen muß, welcher Werte zur Aufbewahrung bekommen soll. Aus diesem Grunde gab man Barwerte solchen Personen zur Aufbewahrung: Depositen. Aus den Depositen zur bloßen Aufbewahrung wurden aber mit der Zeit Depositen zur Benützung.

Etwas später, aber auch schon im Mittelalter, schuf das Bedürfnis nach einer festen Währung sog. Giroeinrichtungen, welche entweder von den Gelddepositaren oder von eigens gegründeten Anstalten betrieben wurden. In diesen Giroanstalten wurden stets Barzahlungen durch Kompensation ausgeglichen. Die Depositen ihrerseits führten zur Einrichtung der Cheks und Banknoten (s. u.).

So wurden die Banken Anstalten, welche auf Kredit Kapitalien an sich ziehen, um dieselben auf Kredit wieder auszuleihen. Schon frühzeitig mußte sich dabei zeigen, daß das Aktivgeschäft, d. h. dasjenige, wobei die Banken Gläubiger sind, mit dem Passivgeschäft, demjenigen, wobei die Banken Schuldner sind, in einem ganz notwendigen inneren Zusammenhange steht. Es ergab sich dabei als Grundregel, daß die Natur und die Art des Passivgeschäftes bestimmend auf das Aktivgeschäft wirkt, d. h. dem Umfange, den Bedingungen der Verzinsung und der Heimzahlung, welche im Passivgeschäft vorkommen, müssen der Umfang, sowie die Bedingungen der Aktivgeschäfte entsprechen. Je nachdem also das Passivgeschäft der Banken ist, sind die Barvorräte, welche die Banken halten müssen, die Fristen für die Ausleihung, die Höhe und Festsetzung der Zinsen, welche die Banken von ihren Schuldnern verlangen, verschieden.

II. **Das Umwechslungs- und Zahlungsgeschäft der Banken.** Die ältesten Bankgeschäfte sind, wie erwähnt, Geschäfte, welche den Geldumlauf erleichtern sollen. Hierzu gehören namentlich zwei, nämlich:

A. Das Geldumwechslungsgeschäft. Dieses Geschäft, im Altertum und im Mittelalter hochwichtig, hat mit den Verbesserungen des Münzwesens und der Münzpolitik seine frühere Bedeutung völlig verloren, so daß es heute nur noch eine ganz untergeordnete Rolle im Bankwesen spielt.

B. Das Umschreibgeschäft der Girobanken. Eine Vorstufe des modernen Check- und Kontokorrentgeschäftes findet sich in den älteren Girobanken. Es sind dies Anstalten, wo Geldsummen deponiert werden, damit unter denjenigen, welche deponiert haben, Zahlungen, statt durch Übergabe des Geldes, durch Ab- und Zuschreiben in den Rechnungsbüchern gemacht werden können. Jeder, der eine Summe niedergelegt hat, erhält ein Folium über sein Depositum. Die eingezahlte Summe ist darauf kreditiert, jede Forderung wird darauf debitiert. Die Vorteile solcher Giroeinrichtungen sind die, daß das bare Geld nicht abgenützt wird, daß man den Transport des Geldes, sowie die Mühe des Zahlens erspart.

Manche von den älteren Girobanken sind nicht aus dem Bedürfnisse einer Vereinfachung des Zahlungswesens hervorgegangen, sondern aus dem Bedürfnisse einer festen Währung. Dies ist namentlich der Fall mit der berühmten 1619 gegründeten Hamburger Bank.

Die eigentlichen Girobanken sind heutzutage veraltet und eingegangen; das Girogeschäft wird in besserer Weise ersetzt durch das moderne Depositen-, Kontokorrent- und Checkgeschäft. Der charakteristische Unterschied zwischen der Girobank und den heutigen Depositenbanken liegt darin, daß in den Girobanken die Geldmengen liegen bleiben mußten.

III. **Die gewöhnlichen Kreditgeschäfte der Banken.** Die wichtigste Rolle im Bankwesen spielen eine Reihe von Geschäften, welche man als die eigentlichen Bankgeschäfte bezeichnen kann. Sie lassen sich, je nachdem die Banken dabei Schuldner oder Gläubiger sind, in zwei Hauptgruppen bringen: Aktiv- und Passivgeschäfte. Im einzelnen sind es folgende:

A. Das Lombardgeschäft, anderwärts Vorschußgeschäft genannt (advances), besteht im Ausleihen von Geld gegen Faustpfänder. Dieses Geschäft wird von sogenannten Leihhäusern oder Versatzhäusern mit Schuldnern in Konsumtivkredit, von den eigentlichen Banken dagegen in Produktivkredit gemacht. In der Regel heißen nur die letzteren Geschäfte Lombardgeschäfte. Die Pfandgegen-

stände sind dabei entweder gemünztes oder ungemünztes Edelmetall, Warenvorräte oder Wertpapiere. Das Lombardgeschäft ist in der Regel mit dem Wechseldiskontogeschäft verbunden und mit diesem das üblichste Aktivgeschäft der Banken.

Die Mittel zum Ausleihen im Lombardgeschäft nehmen die Banken teils aus der Emission von Banknoten, teils aus dem Depositengeschäft und aus der Ausgabe von verzinslichen Obligationen. Da die Banken durch die Beschaffung dieser Mittel Schuldner werden und zwar Schuldner, welche in kurzer Frist bereit sein müssen, ihre Schulden zurückzuzahlen, so ist es notwendig, daß auch in dem Lombardgeschäft die Ausstände in kurzer Frist wieder eingebracht werden können. Das Lombardgeschäft ist deshalb an kurze Termine, in der Regel an den Termin von drei Monaten, gebunden. Ist diese Frist vorbei und der Schuldner der Bank will noch länger Schuldner bleiben, so kann ihm eine Prolongation (Fristverlängerung) bewilligt werden. Doch dürfen solche Prolongationen nicht regelmäßig vorkommen, damit sich der Schuldner nicht daran gewöhne.

Neben der leichten Realisierbarkeit der Lombardausstände ist auch ihre Sicherheit eine notwendige Bedingung. Diese Sicherheit wird dadurch erreicht, daß die Lombardbanken nur auf solche Pfänder leihen, welche nicht verderben, leicht aufzubewahren sind, an Ort und Stelle verkauft werden können und nicht allzustark im Preise schwanken. Ferner dient zur Sicherheit auch die Bestimmung, daß das gegen ein Pfand gegebene Darlehen einen bestimmten Prozentsatz des Pfandwertes nicht übersteigen darf. Die Höhe dieses Prozentsatzes kann keine für alle Pfänder gleichmäßig bestimmte sein, sondern muß sich nach den Gegenständen richten. 60—75 Prozent sind in der Regel die höchsten Prozentsätze, bis zu welchen die Lombardpfänder beliehen werden. Ferner ist es notwendig, daß bei etwa eintretender Entwertung des Pfandes der Schuldner verpflichtet sein muß, den Pfandwert zu ergänzen.

Endlich muß die Bank, im Falle der Lombardschuldner zur Verfallzeit nicht bezahlt oder seiner Pflicht zur Ergänzung des Pfandwertes nicht nachkommt, das Recht haben, ohne viele Umstände die Lombardpfänder zu veräußern.

Die Regulierung des Lombardgeschäftes, d. h. die Anziehung oder das Abstoßen von Schuldnern, welche Lombarddarlehen verlangen, können die Banken durch zwei Mittel vornehmen. Einesteils durch Festsetzung jenes Prozentsatzes, bis zu welchem Darlehen geleistet werden, anderseits durch Festsetzung des Zinsfußes, welcher für Lombarddarlehen gegeben werden muß und der nicht fest, sondern als veränderlicher von den Banken jeweilig bestimmt wird.

Bezüglich der einzelnen Arten des Lombardgeschäftes ist noch zu bemerken:

1. Der Warenlombard hat die Aufgabe, demjenigen Produzenten, welcher Waren fertig hat und dieselben im Augenblick nicht gut verwerten kann, gegen Verpfändung derselben das Kapital zu weiterem Betriebe zu verschaffen.

Wenn der Warenlombard volkswirtschaftlich von Nutzen sein soll, so darf er aber nicht zum Spekulationsgeschäfte werden. Banken, welche einen Warenlombard in ausgedehntem Maße kultivieren wollen, müssen zu diesem Zwecke das Warengeschäft kennen. (Vergl. unten Entrepotgeschäft.)

2. Obgleich der Warenlombard volkswirtschaftlich bedeutender sein sollte, ist doch der Wertpapierlombard und Edelmetalllombard von den Banken lieber kultiviert. Es hat dies seinen Grund in der größeren Einfachheit dieses Geschäftes, welches aber vielfach bloß dazu dient, eine für die Volkswirtschaft bedeutungslose Börsenspekulation möglich zu machen.

B. Das Diskontogeschäft ist ebenfalls eines der wichtigsten Aktivgeschäfte der Banken; bei den meisten Banken sogar das wichtigste.

Unter Diskonto (Eskompte) versteht man den Abzug, welchen jemand bei dem Ankauf einer gegen einen Dritten gerichteten Schuldforderung macht. Doch kann auch der Schuldner selbst seine Schuld mit einem Diskontoabzuge bezahlen; nämlich dann, wenn er vor der Zeit bezahlt. Der Diskonto kommt zum Abzuge teils bei der Annahme von sofort zahlbaren Schuldurkunden an Zahlungsstatt, teils auch bei dem Ankaufe von Schuldurkunden, welche erst später zahlbar werden. Im zweiten Falle ist der Diskont nichts anderes als ein vorweg in Abzug gebrachter Zins. In dieser Form kommt er vorzugsweise dann vor, wenn später erst fällige Schulden durch dritte Personen vorher eingelöst werden. Besonders häufig kommt der Diskonto bei Wechselschulden vor. Das Einkaufen von Wechseln vor ihrer Verfallzeit mit Abzug des üblichen Diskonto versteht man vorzugsweise unter dem Ausdrucke Diskontieren.

In der deutschen Geschäftssprache macht man noch einen Unterschied zwischen Diskontierung (bei Platzwechseln) und Ankauf (bei Rimessen).

Diskontobanken nennt man diejenigen, welche als Aktivgeschäfte vorzugsweise die Wechseldiskontierung betreiben. Sie treiben häufig daneben das Lombardgeschäft, als Passivgeschäfte dagegen die Notenausgabe und das Depositengeschäft. Es wird insbesondere als Aufgabe der Diskontobanken betrachtet, die Depositen der Geschäftswelt an sich zu ziehen und zum Wechseldiskonto zu verwenden. Mit dieser Funktion verwalten die Banken die disponiblen Kapitalien der Geschäftsleute und leihen sie im geschäftlichen Verkehr an ihre Wechselschuldner. Es können freilich Diskontogeschäfte auch von einzelnen Geschäftsleuten gemacht werden; aber die Diskontierung der Wechsel durch Vermittlung der Banken ist entschieden vorzüglicher, weil die Banken dabei mit ihren großen Mengen von Schuldnern gewissermaßen als Versicherungsanstalten ihrer Gläubiger erscheinen. Der einzelne Wechselgläubiger läuft ja immer Gefahr, daß gerade sein Schuldner nicht bezahlt; der Gläubiger einer Bank dagegen hat die sämtlichen Schuldner dieser Bank als Schuldner gegen sich. Dieser Vorzug des Diskontogeschäftes der Banken zeigt sich namentlich in Kredit-

krisen, wo die Privatgeschäfte wegen ihrer eigenen Sicherheit keine Wechsel mehr diskontieren wollen.

Wie beim Lombardgeschäfte müssen auch beim Diskontogeschäfte die Banken auf die Sicherheit und auf die leichte Realisierbarkeit ihrer Forderungen sehen.

Die Sicherheit der Wechsel wird lediglich durch die Kenntnis der Kreditfähigkeit der Schuldner gegeben. Eine gewöhnliche Vorschrift für die Sicherheit des Diskontogeschäftes ist in vielen Bankinstituten das Verlangen von drei soliden Unterschriften auf einem Wechsel. Diese Vorschrift sichert indessen doch nicht völlig gegen schlechte Wechsel und wird oftmals für den soliden Geschäftsmann lästig.

Bezüglich der Verfallzeit der Wechsel herrscht der Grundsatz der Banken, ihre im Diskontogeschäfte ausgeliehenen Kapitalien in nicht zu langer Zeit wieder zurückzuziehen. Die Banken suchen dabei ihre Diskontokapitalien so zu verteilen, daß täglich neue Summen disponibel werden, und daß namentlich in jenen Zeiten, wo die Banken größere Summen an ihre Gläubiger zu bezahlen haben, auch wieder größere Werte in ihre Kasse zurückkehren.

Sehr viel kommt auf die richtige Regulierung des Diskonto an. Die Banken folgen in der Festsetzung der Höhe ihrer Diskontos in der Regel den Bewegungen des Geldmarktes, d. h. je stärker überhaupt die Nachfrage nach Kapitalien ist, um so höher setzen die Banken den Diskonto an und umgekehrt.

Der Wechsel spielt nur im Aktivgeschäft der Banken eine bedeutende Rolle; im Passivgeschäft tritt er weit in den Hintergrund. Schuldner im Wechselgeschäft werden die Banken durch Ausstellung und Acceptierung (Acceptationskredit) von Wechseln, auch von Giroanweisungen, ferner durch die Weiterbegebung (Rückdiskontierung) von diskontierten Wechseln und durch den Verkauf von fremden Wechseln (Rimessen auf andere Länder oder Plätze). Es gehört aber nicht zum Wesen der Banken, Wechselschuldner zu werden.

C. Das Depositengeschäft. Das wichtigste Passivgeschäft der Banken. Depositen sind Darlehen, welche auf kurze Kündigung oder gegen jederzeitige Rückzahlung an Banken gegeben werden. Auch wird der Ausdruck für die sog. gerichtlichen Depositen gebraucht. Die Depositen wurden ursprünglich bloß zur Aufbewahrung gegeben. Der Eigentümer oder Deponent mußte für die Aufbewahrung dem Aufbewahrer (Depositar) eine Gebühr bezahlen. Lediglich zur Aufbewahrung werden Wertgegenstände auch heutzutage noch bei Banken deponiert, um dieselben vor Diebstahl und dergleichen zu schützen.

Die ursprünglich bloß zur Aufbewahrung gegebenen Depositen mußten aber notwendig mit der Zeit Depositen zur Benützung werden. Der Depositar bemerkte nämlich sehr bald, daß er immer nur einen Teil der deponierten Werte vorrätig haben müsse, um ihn an die Besitzer zurückzuzahlen, daß dagegen der übrige Teil zu gewinnbringenden Geschäften verwendet werden könnte. Ein gewisser Geldvorrat genügt also, um den Rückforderungen der Deponenten genügen zu können. Aus dieser Erfahrung bildete sich die Benützung der Depositen aus. Die Banken verzichteten auf die für die Aufbewahrung erhaltene Gebühr und nahmen die Depositen als Darlehenssummen mit der Verbindlichkeit, dieselben entweder sofort oder nach bestimmten Kündigungsterminen zurückzuzahlen. Mit den deponierten Geldern konnten dann in der Zwischenzeit gewinnbringende Geschäfte gemacht werden.

Diese Verwandlung der Depositen zur Aufbewahrung in Depositen zur Benützung oder in Darlehen fand mit der zunehmenden Rechtssicherheit und Ausbildung des Kredits statt, begünstigt durch die fortwährende Ansammlung von Geld und durch das Interesse der Kapitalisten, ihre Kapitalien fruchtbringend und sicher selbst auf kurze Zeiten zu verwerten.

Die Vergütung, welche die Bank für die durch die Depositen gebotene Kapitalnutzung bezahlt, kann in verschiedener Weise erfolgen.

1. Durch Bezahlung von Zinsen für die Depositen. Die Höhe solcher Zinsen muß sich im allgemeinen nach dem landesüblichen und insbesondere nach dem im Handelsleben gebräuchlichen Zinsfuße richten, ferner auch nach den Verwaltungskosten der Bank. Da diese um so niedriger sind, je größer das Geschäft ist, so verlangt das Depositengeschäft die Ausdehnung der Banken. In der Regel ist der Depositenzins bedeutend geringer als der Wechseldiskont. Die Höhe der Zinsen wird aber auch durch die Kündigungstermine beeinflußt. Je länger diese Termine sind, um so höhere Zinsen pflegen die Depositenbanken zu bezahlen, weil sie dann nicht so viel Barvorräte bereit zu halten brauchen. Die größten europäischen Banken geben auf die jederzeit zurückziehbaren Depositen (money on call) gar keine Zinsen.

2. Durch unentgeltliche Aufbewahrung der deponierten Werte.

3. Durch unentgeltliche oder wohlfeile Übernahme und Ausführung von Geschäften für die Deponenten. Unter solche Geschäfte gehört namentlich die Vermittlung von Zahlungen durch Einrichtung einer Giroabteilung bei einer Depositenbank, indem die Bank auf die Konti ihrer Kunden die Zahlungen, welche dieselben untereinander abzumachen haben, mittels Ab- und Zuschreiben ausgleicht. Ferner hat das Depositengeschäft auch zur Einrichtung der sog. Checks geführt (siehe unten).

4. Stellenweise hat man auch versucht, die Deponenten an dem Reingewinne der Bank teilnehmen zu lassen, was allerdings nicht so leicht auszuführen ist.

Von Wichtigkeit für das Depositengeschäft sind noch die Länge der Kündigungstermine und die unterste Größe der angenommenen Depositen. Möglichst kurze Kündigungstermine dienen wesentlich zur Ausbildung des Depositengeschäftes. Die Ausdehnung desselben namentlich auf die nicht den Kapitalisten angehörenden Bevölkerungsklassen wird sehr begünstigt durch Annahme auch kleinerer Depositensummen.

Die Depositen unterscheiden sich zunächst nach

der wirtschaftlichen Stellung der Deponenten. Diese sind entweder Konsumenten oder Geschäftsleute. Durch die Ansammlung der disponibeln Barvorräte der Konsumenten werden viele unproduktive Gelder nutzbar gemacht. Die Depositen der Geschäftsleute sind teils Kassenvorräte, teils Reservefonds, teils sog. Horte. Mit letzterem Namen bezeichnet man die Münzen und Edelmetalle, welche sich nicht in der Zirkulation befinden, sondern momentan unthätig sind und für eine Verwendung parat liegen. Zu ihnen gehören besonders die neueren Gold- und Silbermassen aus den Edelmetallminen, welche sich manchmal in den großen Banken anhäufen, bis sie in den Verkehr übergehen.

Da die Depositen in ganz kurzen Fristen rückzahlbar sind, so müssen die Depositenbanken einesteils immer einen hinreichenden Barvorrat halten, dessen Höhe durch den Kredit der Bank und durch die jeweilige Lage der Geschäfte und des Geldmarktes bedingt wird; anderseits müssen die Depositen nur in ganz kurzfristigen Geschäften verwertet werden. Solche Geschäfte sind in der Regel nur das Lombardgeschäft und Wechseldiskontogeschäft, sowie die Einkäufe und Verkäufe von Edelmetallen und Geldsorten mit kleinem Gewinn. Alle diese Geschäfte müssen in kurzer Zeit ablaufen, so daß immer wieder Geld zur Bank zurückkehrt.

Für die Beurkundung der Depositen dient entweder ein Eintrag der Bankverwaltung in ein Quittungsbuch des Kunden, oder Einzelquittungen; oder die Bank giebt ihren Kunden dafür Kassenscheine (auf Inhaber oder Namen lautend, in letzterem Falle durch Giro zu übertragen). Verzinsliche Kassenscheine sind namentlich in Österreich und in der Schweiz üblich; anderwärts durch Checks ersetzt; siehe unten.

Eine je größere Zahl von Geschäftsleuten beim Depositengeschäft sich beteiligt, um so größer wird der disponible Barvorrat und damit die neuen Kapitalien, welche in die Volkswirtschaft gebracht werden können.

Andere Geschäfte als die eben genannten darf eine Depositenbank nicht machen; sie darf namentlich nicht riskieren. Nicht einmal der Wertpapierhandel auf eigene Rechnung paßt für die Depositenbanken. Die Deponenten werden nur durch das Vorhandensein von sicheren Effekten und von Edelmetallvorräten gesichert. Das Geschäft des Bankhalters beruht vollständig auf dem fremden Kapital.

D. Das Kontokorrentgeschäft. Unter Kontokorrent versteht man einen Buchkredit, welcher aus einer Reihe einzelner Posten besteht und entweder durch einzelne Zahlungen oder auf einmal im ganzen beglichen werden kann. Solche Kontokorrente (laufende Rechnungen) erscheinen im Gebiete des Konsumtiv- wie im Gebiete des Produktivkredits und spielen in der heutigen Volkswirtschaft eine sehr wichtige Rolle, indem sie das Geld zeitweilig entbehrlich machen, weil bloß am Abrechnungstage bares Geld bezahlt werden muß.

Im Bankgeschäft knüpft sich das Kontokorrentgeschäft an die Depositen an, indem die Banken ihren Deponenten ein Konto oder Guthaben eröffnen. Alle weiteren Einlagen des Kunden oder Zahlungen, die an denselben gemacht werden, werden ihm in seinem Konto gutgeschrieben; dagegen macht die Bank auch Zahlungen für ihn und schreibt ihm dieselben zur Last. Das Kontokorrentgeschäft ist demnach aus dem Depositengeschäft herausgewachsen. Ein besonders beachtenswerter Punkt hierbei ist die Methode, nach welcher die Zinsen berechnet werden.

Vernünftigerweise wird mit dem Passivkontokorrentgeschäft auch ein Aktivkontokorrentgeschäft, in welchem die Banken Gläubiger sind, verbunden. Der Zinsfuß für das Aktivkontokorrentgeschäft muß selbstverständlich höher sein als derjenige für das passive. In der Differenz beider Arten von Zinsfuß besteht der Gewinn, welchen die Banken aus diesem Geschäft machen und Entschädigung für ihre dabei stattgefundene Bemühung.

E. Das Checkgeschäft, hängt ebenfalls mit dem Depositengeschäft zusammen. Unter Check versteht man die Anweisung eines Bankgläubigers auf sein Guthaben bei einer Bank. Diese Anweisungen sind sofort zahlbar und können auf Inhaber oder auf Namen lauten. Sie haben viel Ähnlichkeit mit den Banknoten, unterscheiden sich aber von denselben dadurch, daß sie nicht von der Bank selbst, sondern von einem Gläubiger derselben und daß sie meist nicht auf runde Beträge, sondern auf jene Summen ausgestellt werden, die man mittels Anweisung bezahlen will. Hierzu geben die Banken ihren Kunden sogenannte Checkbücher, in welchen sich numerierte Blätter befinden, die im Falle eines Gebrauchs herausgerissen und mit den zu zahlenden Summen ausgefüllt werden.

Das Checkgeschäft hat hauptsächlich in Großbritannien und Amerika eine großartige Entwicklung genommen. Dort tritt der Verkehr in Münze oder in Banknoten immer mehr zurück gegenüber dem Umsatz im Check- und Kontokorrentgeschäft. Wer z. B. von einer Bank für einen diskontierten Wechsel oder als Lombardanlehen eine Summe erhalten soll, läßt sich dieselbe nicht bar bezahlen, sondern in der Regel einstweilen auf seinem Depositenkonto gutschreiben; hat man dann Zahlungen an andere zu machen, so giebt man denselben Anweisungen auf jenes Guthaben. In dieser Weise kann jemand in einem Augenblicke Schuldner einer Bank und sofort wieder mittels Depositum Gläubiger derselben werden. Gelder oder Banknoten kommen dabei gar nicht aus der Bank heraus, sondern das ganze Geschäft geht nur durch die Bücher. Und wenn etwa Geld oder Banknoten im Umlauf sind, haben dieselben die Tendenz, immer in kurzer Zeit wieder zur Bank zurückzulaufen.

Der Nutzen des Checksystems besteht demnach darin, daß dasselbe als ein Surrogat des Geldes erscheint. Je mehr das Checksystem Eingang findet, um so weniger bedarf man bares Geld, um so weniger selbst der Banknoten. Die Abrechnung erscheint als das schließliche und leichteste Geldsurrogat. Namentlich zeigt sich in Großbritannien und Nordamerika das Bestreben, die Notenzirkula-

tion durch den Umlauf von Checks überflüssig zu machen. Das Checksystem verbreitete sich zuerst unter den größeren Geschäftsleuten, dehnt sich aber allmählich auch auf die Kreise der Konsumenten aus, so daß schließlich wahrscheinlich nur die ärmeren Volksklassen Münzen und Noten in größerem Betrage gebrauchen werden. In einigen Ländern hat man statt des Checks verzinsliche Kassenscheine eingeführt (siehe oben).

F. Das Noten- oder Zettelgeschäft. Dieses Passivgeschäft der Banken ist unbestritten das merkwürdigste und schwierigste unter allen Bankgeschäften.

1. Die Banknote. Die Banknoten sind aus Depositenscheinen, d. h. aus Anweisungen einer Bank auf die bei ihr liegenden Barschaften hervorgegangen. Solche Scheine konnten auf den Inhaber ausgestellt werden und wurden so zu Banknoten. Die Ausdehnung und Vervollkommnung des Banknotengeschäfts geschah gleichzeitig mit jener des Depositengeschäfts. Bei den heutigen Banknoten verpflichtet sich die Bank nicht mehr, das Geld, auf welches die Noten lauten, bei sich zu behalten, sondern nur den auf den Noten verzeichneten Betrag zu bezahlen. Um das thun zu können, müssen die Notenbanken, ebenso wie die Depositenbanken, ihre Geschäfte danach einrichten, daß sie jederzeit ihre Noten einlösen können. Die Banknoten sind also Anweisungen der Bank auf sich selbst, jederzeit an den Inhaber zahlbar. Diejenigen Banken, welche mittels Ausgabe von Banknoten zu Schuldnern der Noteninhaber werden, heißen Zettelbanken oder Notenbanken. In ihrer volkswirtschaftlichen Wirkung gleichen diese Banken den Checkbanken, indem beide Arten durch verschiedene Formen von Anweisungen das Bargeld ersetzen. Die wichtigste Aufgabe einer Zettelbank besteht darin, die Banknoten jederzeit gegen Bargeld zu ihrem vollen Nennwerte einzulösen. Um das thun zu können, müssen die Notenbanken stets berücksichtigen, daß ihre Schulden jederzeit heimzahlbar sind und daß demnach ihre Aktivausstände auch danach eingerichtet werden müssen.

2. Deckung. Die Sicherheit der Notenbesitzer beruht in einer hinreichenden Deckung der Noten, d. h. darin, daß die Banken für die Gesamtsumme der Noten, deren Betrag sie an das Publikum schulden, die geeigneten, zur raschen Rückzahlung nötigen Werte jederzeit vorrätig haben. Bezüglich der Art, wie die Notendeckung herbeigeführt wird, sind die Ansichten und die Gesetzgebungen verschieden.

Vollständige Sicherheit wird eigentlich nur durch die Bardeckung des ausgegebenen Gesamtbetrags von Noten erzielt. Zu diesem Zwecke dürften die Notenbanken nur so viel Noten ausgeben, als sie bares Geld in ihren Kassen haben. Die Praxis des Verkehrs aber und die Gesetzgebung sind nicht so weit gegangen. Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, daß niemals sämtliche Noten zur Bank zurückkehren und daß daher eine vollständige Bardeckung nicht notwendig ist.

Man sieht daher die Deckung der Noten teilweise mit Barfonds und teilweise mit leicht einbringlichen Forderungen als hinreichend an. Der Barvorrat muß nur groß genug sein, um die zur Einlösung zurückkommenden Noten auszahlen zu können. Die Ausstände kurzfristiger Forderungen der Bank dagegen dienen dazu, um den Notenumlauf zu regulieren. Denn es kann die Bank, wenn sie ihre Forderungen zurückbezahlt erhält, die zurückkommenden Noten je nach Erfordernis für längere oder kürzere Zeit an sich behalten.

Wie groß die Barvorräte gegenüber dem Notenumlaufe sein müssen, läßt sich nicht ein für allemal feststellen. Es richtet sich das vielmehr nach den allgemeinen Kreditverhältnissen des Landes, nach dem speziellen Kredit der Bank, nach den jeweiligen Kapitalbedürfnissen und Leistungen der Produktion und des Handels u. s. f. Als diejenigen Forderungen, welche als Aktivgeschäft dem Passivgeschäft der Notenausgabe gegenüberstehen dürfen, sind gute, sichere Wechsel von kurzer Verfallzeit und Lombardausstände ebenfalls von kurzer Verfallzeit, daneben etwa, nur für einen kleinen Betrag, aber ganz sichere Effekten zulässig.

3. Wirkung. Die volkswirtschaftliche Wirkung des Notengeschäfts besteht, wie erwähnt, darin, daß es als ein Surrogat des Geldes erscheint. Die Banknote ist kein Geld, sondern sie verkörpert bloß eine Forderung. Sie gehört zu den vielen Formen der Geldsurrogate. Namentlich darf die Banknote nicht mit dem Papiergeld verwechselt werden. Der wesentliche Unterschied zwischen den Banknoten und dem Papiergeld liegt darin, daß die Banknote jederzeit einlösbar ist und sein muß, während das Papiergeld gegen anderes Geld uneinlösbar ist, ferner darin, daß das Papiergeld Zwangskurs besitzt, welchen die Banknote in der Regel entbehrt und prinzipiell entbehren muß.

Aus dem Zwecke des Bankgeschäftes ergiebt sich, daß die Noten bei richtig verwalteten Banken als Darlehen ausgegeben werden und zwar auf kurze Fristen, während das Papiergeld in der Regel als Zahlung ausgegeben wird. Die Banknote folgt zwar in vielem den Bedingungen des Papiergeldes; es fehlt ihr aber, um Geld zu sein, der nationale Wertgehalt. Die Ausgabe von Papiergeld erfolgt ohne Rücksicht, wenigstens in der Regel, auf den Bedarf des Verkehrs, und es kann daher leicht eine Zuvielausgabe stattfinden. Die Banknoten dagegen bleiben nur im Verkehr, wenn derselbe die Noten auch wirklich als Geldsurrogat bedarf; außerdem werden sie vom Verkehr wieder zur Bank zurückgeführt. Das regelmäßige Zurückströmen der Noten zur Bank zeigt, wie der Verkehr diejenigen Noten, deren er nicht bedarf, wieder ausstößt. Das Zurückzahlen der Aktivausstände der Bank durch ihre Schuldner an sie ist die regelmäßige Art der Rückkehr der Noten; unregelmäßig dagegen ist diejenige Rückströmung der Noten, welche lediglich die Einlösung durch bares Geld bezweckt.

Eine weitere Wirkung der Banknotenausgabe besteht darin, daß sie bares Geld ins Ausland treibt, da man die Noten nicht so leicht dorthin senden kann. Es hat dieses Verdrängen des Bargeldes

freilich eine Grenze; denn wenn es zu weit ginge, würde eine Entwertung der Noten eintreten. Sobald überhaupt zu viel Noten ausgegeben werden, kehrt die Überzahl wieder als Zahlung oder zur Einlösung zurück; dann hat die Bank zur Einlösung größeres Barkapital nötig; von diesem hat sie Verlust, weil es keine Zinsen trägt und büßt dadurch für ihre zu weit getriebene Notenausgabe.

4. Noten mit Zwangskurs. Es ist möglich, daß eine Bank der Einlösungspflicht überhoben wird, indem die Staatsgewalt ihre Noten für gesetzliches Zahlungsmittel erklärt. Dadurch verliert die Bank die Kenntnis, ob sie zu viel oder genug Noten ausgegeben hat; es liegt ihr dann auch nahe, schlechte Geschäfte zu machen. Eine solche Erklärung der Banknoten als gesetzliches Zahlungsmittel ist für den Verkehr entschieden schädlich. Die Noten dürfen nicht ein begünstigtes Zahlungsmittel sein, sondern ihre Annahme muß vollständig freiwillig bleiben. Durch eine Erklärung der Noten zu gesetzlichen Zahlungsmitteln wird das bare Geld verdrängt und es tritt eine Teuerung der Güter gegen die Papiere ein. Hierbei verlieren namentlich diejenigen, welche früher ausbedungene Kapitalien zu empfangen haben; am meisten verliert der Staat selbst durch die Steuer, welche in den entwerteten Noten gezahlt wird. Sowie eine Bank ihre Noten nicht mehr einzulösen brauchte, ist nämlich regelmäßig eine Notenentwertung wegen zu großer Emmission eingetreten.

G. Ausgabe von langfristigen verzinslichen Obligationen. Dieses Passivgeschäft erscheint als verwandt mit dem Depositengeschäft. Die Banken können sich durch den Verkauf solcher Obligationen Kapitalien für längere Dauer verschaffen. Von großer praktischer Bedeutung ist dieses Geschäft hinsichtlich gewöhnlicher Bankobligationen nicht geworden; wohl aber bezüglich der sog. Bodenkreditobligationen und Pfandbriefe (s. u.).

IV. **Das Immobiliar- und Hypothekarkreditgeschäft.** A. Allgemeines. Der Immobiliar- oder Hypothekarkredit hat in neuerer Zeit eine hohe geschäftliche Ausbildung gewonnen. Die wichtigsten Eigentümlichkeiten dieser Art des Kredits bestehen:

1. in der Notwendigkeit langer Kreditverhältnisse und
2. in der gebotenen Realsicherheit (Hypothek).

Der Immobiliarkredit findet seine Anwendung hauptsächlich im Bereiche der Landwirtschaft, sodann im Gebiete des städtischen Häuserbesitzes. Aber auch industrielle und Transportunternehmungen machen von ihm Gebrauch. Die Kapitalien, welche er all diesen Unternehmungen zuführt, werden in der Regel zu fixen Kapitalanlagen verwendet (Erwerb von Grundstücken, Gebäuden, Maschinen 2c.), und diese fixen Kapitalanlagen gewähren einerseits dem Schuldner die Möglichkeit, durch ihre wirtschaftliche Benützung seine Schuld zu verzinsen; dem Gläubiger, welchem sie hypothekarisch verschrieben sind, bieten sie Sicherheit für sein Kapital und dessen Verzinsung. Die Sicherheit des Gläubigers ist dabei das Produkt zweier Faktoren: eines formellen und eines materiellen. Der formelle ist die hypothekarische Verpfändung, der materielle der Wert des Pfandgegenstandes. Dieser ist nicht stets gleichbleibend, was von Anfang an berücksichtigt werden muß.

B. Unkündbarkeit. Amortisation. Es ist eine der ersten Forderungen des Immobiliarkredits, daß dem Schuldner in langen Kreditverhältnissen, d. h. in allen Kreditverhältnissen, welche ihre Grundlagen in stehenden Kapitalanlagen haben, nicht gekündigt wird. Der Handeltreibende, auch der Fabrikant, wenn er Betriebskapital zu leihen nimmt, mag sich Kündigung und kurze Rückzahlungsfrist gefallen lassen, der Hypothekschuldner nicht. Dieser kann seine Immobiliarschulden, wenn dieselben nur einigermaßen bedeutend sind, nicht auf einmal heimbezahlen; er kann sie nur tilgen durch vieljährigen Fleiß und Arbeit, durch alljährliche Abschlagszahlungen, d. i. auf dem Wege der Amortisation mittels Annuitäten. Dieses dringende Bedürfnis nach dem System der Unkündbarkeit, nach der langsamen und allmählichen Tilgung der Hypothekschulden zieht sich wie ein roter Faden durch das ganze Bodenkreditwesen.

C. Die Bodenkreditanstalten. Nach der Persönlichkeit des Unternehmers unterscheidet man: Anstalten der Kapitalnachfrage oder der Kreditbedürftigen und Anstalten des Kapitalangebots. Als erstere erscheinen hauptsächlich die genossenschaftlichen Kreditvereine, als letztere die Banken.

Ferner sind Privat- und Staatsanstalten zu unterscheiden.

Beide Arten haben ihre Vorteile und ihre Nachteile. Die landwirtschaftlichen Kreditanstalten des Staates haben das Gute, daß sie immer das Wohl ihres Schuldners im Auge haben, und daß zugleich ihre Wirksamkeit eine allgemeine und umfassende sein kann. Ihre Mängel liegen darin, daß der Staat immer teurer verwaltet, als Privatanstalten, daß die Operationen solcher Anstalten langsamer sind und eine gewisse Zentralisation, die mit der Landwirtschaft unvereinbar ist, nötig ist. Anderseits haben die Staatsanstalten den Vorteil, daß sie sich an die gesamte Staatsverwaltung anlehnen können.

Jedenfalls ist der Staat berufen, solche Anstalten da zu errichten, wo das wirtschaftliche Treiben nicht Kraft genug hat, um sie auf dem Privatwege ins Leben zu rufen.

Nach den Mitteln und Einrichtungen solcher Anstalten unterscheidet man:

1. Landwirtschaftliche Kreditvereine, d. i. Vereinigungen von Grundbesitzern, welche den Zweck haben, jedem Mitgliede der Vereinigung unter gemeinsamer Verbürgung Darlehenskapitalien zu verschaffen. Sie sind also Associationen der Kapitalnachfrage. Den Kredit ihrer Mitglieder machen sie dadurch thätiger und wirksamer, daß er in eine größere Anstalt hineinfließt und ein Teil eines größeren Kredits wird.

Diese Anstalten haben meist das sogenannte Pfandbriefsystem angenommen. Pfandbriefe sind Wertpapiere au porteur oder auf Namen, welche hypothekarische Schuldurkunden repräsentieren. Sie

stellen sich dar als Schuldurkunden, durch welche der Verein sich verpflichtet, dem Pfandbriefbesitzer für sein Kapital und richtige Zinszahlung zu haften. Der Schuldner des Vereins erhält als Darlehen Pfandbriefe; diese kann er verkaufen. Damit entsteht eine doppelte Forderung und eine doppelte Berechtigung. Der Pfandbriefinhaber und der Verein sind Gläubiger des Schuldners, der Pfandbriefschuldner und der Verein Schuldner des Pfandbriefinhabers geworden.

Die Pfandbriefe sind meistens unkündbar; ihr Zins ist in der Regel ein unveränderlicher; die Fonds können sehr klein sein.

2. Die Bodenkreditbanken. Die Thätigkeit der Banken bezüglich des Bodenkredits ist eine viel umfassendere, als die der Kreditvereine. Viele Banken machen zwar häufig auch Geschäfte in Hypothekarkredit; aber hauptsächlich pflegen sie den Mobiliarkredit. Erst in neuerer Zeit sind eigene Boden- kredit- oder Hypothekenbanken gegründet worden.

Der hauptsächlichste Unterschied zwischen den Banken und den Kreditvereinen liegt darin, daß die Kreditvereine Kapital suchen und Sicherheitsgarantieen dafür bieten, während die Banken Kapital bieten und Garantieen dafür verlangen.

Die einzelnen Formen der bankartigen Bodenkreditanstalten sind sehr mannigfach. Ausschließliche Bodenkreditbanken giebt es nur wenige; wohl aber zahlreiche Banken, welche neben dem Handelskredit auch den Immobiliarkredit pflegen, wobei der Schwerpunkt in dem einen oder dem anderen Geschäft liegen kann.

Von den landwirtschaftlichen Kreditvereinen haben auch die Hypothekenbanken das Pfandbriefsystem angenommen.

Die Hauptbedingung für das Gedeihen und den reellen Betrieb der Hypothekenbanken, welche daneben auch noch Mobiliarkreditgeschäfte treiben, liegt darin, daß beide Gruppen streng gesondert gehalten werden müssen. Diejenigen Kapitalien, welche von den Banken auf lange Fristen gegen Annuitätenzahlungen ausgeliehen werden, können die Banken sich nur von solchen Gläubigern heranziehen, welche auf lange Fristen oder in völlig unkündbarer Weise leihen. Das Mittel hierzu ist der Verkauf unkündbarer Pfandbriefe an die Kapitalisten. Es erscheint demnach als Aktivgeschäft der Hypothekenbanken das Ausleihen gegen Hypothek und als entsprechendes Passivgeschäft die Pfandbriefemission.

Die für alle Bodenkreditanstalten wichtigste Aufgabe liegt in der Auffindung richtiger Grundsätze für die Wertschätzung der zu beleihenden Grundstücke und Häuser, sodann in der Beleihungsgrenze. Für die Sicherheit und Einbringlichkeit der Darlehen ist natürlich die bestehende Hypothekengesetzgebung und Subhastationsordnung von höchster Bedeutung.

V. **Andere Bankgeschäfte.** Neben den bisher genannten Geschäften, welche als die eigentlichen Bankgeschäfte bezeichnet werden können, wird teils von den einzelnen Bankiers, teils auch von den öffentlichen Banken sehr häufig eine Reihe von anderen Geschäften getrieben, welche in näherer oder fernerer Verwandtschaft zu den obengenannten stehen. Die einzelnen derselben sind:

A. Das Entrepotgeschäft. Dasselbe hat Verwandtschaft mit dem Warenlombardgeschäft. Entrepots (Freilager) sind solche Magazine, in welchen Waren, die aus dem Auslande eingeführt sind, unverzollt lagern können. Sie repräsentieren also Freihandelsgebiete, welche auf gewisse kleine Räumlichkeiten beschränkt sind. Handelsstädte und Hafenplätze, welche derartige Freilager besitzen, erweisen dem Verkehr die Erleichterung, welche die sog. Zollausschüsse gewähren. Aber nur in ihrer ursprünglichen Form werden die Entrepots als Staatsmagazine vom Staate erhalten, um zollpflichtige Waren darin zu verschließen, bis die Waren in den Verkehr übergehen und den Zoll bezahlen. Bei größerer Ausdehnung sind derartige Staatsmagazine nicht mehr ausreichend und man dehnte deshalb das Entrepot aus, indem man einzelne Geschäfte berechtigte, ihre eigenen Magazine als solche Lagerstätten zu benützen. So entstand der Unterschied zwischen dem wirklichen und fingierten Entrepot. Das Entrepotgeschäft besteht nun darin, daß Kauf und Verkauf der Waren von dem Kontor aus durch sogen. Warrants bewerkstelligt werden kann. Die Warenbesitzer haben die Muster ihrer in den Entrepots lagernden Artikel in den Kontors und schließen die Verkaufsgeschäfte über die Waren so ab, daß die Käufer Warrants (Warenanweisungen) erhalten, in welchen ihnen das Eigentum einer bestimmten Quantität der betreffenden Ware übertragen wird. Diese Warrants können weiter übertragen werden, so daß oft mehrere Geschäfte abgeschlossen werden ohne Berührung der betreffenden Waren. In dieser Einrichtung findet sich auch ein Werkzeug zur Ausdehnung des kaufmännischen Kredits; denn die Warrants werden wie andere Wertpapiere beliehen. Dieses Beleihungsgeschäft hat in manchen größeren Handelsplätzen zur Gründung sog. Entrepotgesellschaften (Warenleihhäuser) geführt.

B. Die Spekulation in Börseneffekten wird ebenfalls von Banken betrieben. Es muß jedoch bemerkt werden, daß dieses Geschäft keineswegs ein eigentliches Bankgeschäft ist oder mit demselben in einer inneren Verwandtschaft steht. Denn die Effektenspekulation ist kein Kreditgeschäft, sondern ein Handelsgeschäft. Dieselbe eignet sich noch eher für den einzelnen Bankier, als für große öffentliche Banken. Eigentliche Spekulationspapiere, deren Kurs stark zu schwanken pflegt, sollen vom Bankgeschäft ausgeschlossen bleiben. Ausführl. s. u.

C. Negoziierung von Anleihen. Dieses Geschäft besteht darin, daß Anleihen, welche entweder vom Staate oder von Gemeinden (z. B. Städten, Provinzen) oder auch von Großgrundbesitzern oder von Aktiengesellschaften gemacht werden, entweder durch ein einzelnes Bankhaus oder durch mehrere miteinander verbundene Bankhäuser (sog. Konsortien) vermittelt werden. Es geschieht das in der Weise, daß die Bankhäuser die ganze Anlehenssumme entweder auf einmal oder in Raten an den Schuldner, der das Anlehen kontrahiert, bezahlen und die hier-

zu nötige Summe auf dem Wege des Kredits aus den disponibeln Kapitalien der Volkswirtschaft an sich ziehen. Größere Anleihen müssen in der Regel in mehreren Fristen einbezahlt werden. Die Unternehmer der Anleihen können sich, wenn sie etwa die erste Ratenzahlung aus eigenen Mitteln bezahlt haben, durch den Verkauf der dafür erhaltenen Obligationen die Mittel zur weiteren Zahlung verschaffen. Oft können die das Anlehen vermittelnden Bankgeschäfte in kurzer Zeit alle für ihre ratenweisen Darlehen erhaltenen Obligationen an das Publikum verkaufen und sich sodann von der materiellen Teilnahme am Anlehen zurückziehen. Bei ausländischen Anlehen ist zugleich das Bankhaus oder Konsortium, welches das Anlehen negoziiert hat, der geeignetste Vertreter für die nachfolgenden Besitzer der Obligationen. Der Nutzen beim Geschäft liegt entweder in einer besonderen Vergütung (Provision), welche der Gesamtschuldner an den Negozianten bezahlt, oder aber darin, daß der Negoziant die Schuldobligationen, welche er von seinem Schuldner erhält, zu höheren Preisen an das Publikum verkauft. Seine Aufgabe ist es hierbei, die Kurse dieser Obligationen nicht sinken zu lassen; sehr häufig haben die Negozianten von Anlehen die Kurse zum Nachteile der Käufer durch mancherlei Vorspiegelung künstlich in die Höhe getrieben.

D. Gründung und Konsolidierung von Aktiengesellschaften ist ebenfalls in neuerer Zeit ein beliebtes, wenn auch nur ausnahmsweise vorkommendes Geschäft der Banken und der Konsortien von Bankiers geworden. Dieses Geschäft ist kein neues, denn die Gründerperiode reicht bis in das Ende des 16. Jahrhunderts zurück und hat sich in längeren Zwischenräumen wie eine Epidemie wiederholt. Wo Aktiengesellschaften mit großem Kapital zusammengebracht werden sollen, sind die dabei nötigen vorbereitenden Geschäfte so umfangreich, daß in der Regel Bankhäuser ihre Unterstützung dazu geben müssen. Dieselbe äußert sich nicht allein bei der Gründung, sondern auch später noch bei manchen vorkommenden Geschäften, z. B. bei der Ausgabe von neuen Aktien oder Prioritätenobligationen u. s. f.

E. Das Effekten- u. Börsenkommissionsgeschäft besteht in dem kommissionellen Ein- und Verkauf von Börsenpapieren. Die wichtigsten Eigentümlichkeiten des Kommissionsgeschäftes sind schon oben berührt. Dieses Geschäft ist weder Aktiv- noch Passivgeschäft, sondern ein reines Arbeitsgeschäft und wird gefahrlos auch von großen Banken betrieben.

F. Das Versicherungsgeschäft wird ebenfalls von größeren Banken nicht selten betrieben (siehe unten).

VI. **Arten der Banken.** A. Nach den verschiedenen Aktivgeschäften, d. h. also nach den Ausständen, welche die Bank hat, unterscheidet man Diskontobanken, welche Wechsel diskontieren, Lombardbanken, welche gegen Faustpfänder leihen, Kontokorrentbanken, welche Geld in laufender Rechnung verleihen, Hypothekenbanken, welche gegen Hypotheken Geld ausleihen, Crebit Mobiliers oder Kreditanstalten, welche mit fremden Kapital spekulative Geschäfte auf eigene Rechnung treiben.

B. Nach den Passivgeschäften, d. h. also nach der Art der Schulden der Bank unterscheidet man: Depositenbanken (einschließlich der Sparkassen), Zettelbanken, ferner Bodenkreditbanken (welche durch Ausgeben von Pfandbriefen und dergleichen zu Schuldnern werden).

C. Nach ihrer rechtlichen Stellung unterscheidet man die Banken in Privatbanken und öffentliche Banken. Diese Unterscheidung wird indessen in einem verschiedenen Sinne gebraucht. Am besten ist es wohl, unter Privatbanken nur diejenigen zu verstehen, die von einzelnen Bankiers oder in Kompanie von wenigen betrieben werden, und als öffentliche Banken diejenigen, die entweder als Staatsbanken, als städtische Banken oder als Aktiengesellschaften erscheinen.

D. Sieht man auf die Erwerbssphäre, welcher die Banken hauptsächlich zu dienen haben, so unterscheidet man eigentliche Handelsbanken, welche das Depositengeschäft, Diskontogeschäft, Lombard- und Kontokorrentgeschäft als gewöhnliche Bankgeschäfte treiben und welche hauptsächlich dem Bedürfnis des Handels und der Industrie zu dienen haben, und diesen gegenüber die ungewöhnlicheren Arten, namentlich die Hypothekenbanken und die Kreditanstalten oder Credit Mobiliers.

VII. **Die Bankverwaltung.** Die wichtigste Aufgabe einer Bank ist, stets zahlungsfähig zu bleiben. Ihre Geschäftsführung muß danach eingerichtet sein, daß möglichst immer die — selbst nur vorübergehende — Einstellung ihrer Zahlungen verhütet wird, und daß niemals eine vollständige Zahlungsunfähigkeit eintritt. Der obenerwähnte Grundsatz, daß die Aktivgeschäfte durch die Passivgeschäfte bestimmt werden müssen, muß auf alle einzelnen Geschäftszweige seine Anwendung finden. Je nachdem also die Banken mehr oder weniger leicht in die Lage kommen können, größere Summen zahlen zu müssen, müssen sie sich auch in die Lage setzen, größere Summen eintreiben zu können.

Wenn auch das Bankgeschäft, welches ja die Aufgabe hat, Geld an sich zu ziehen, um es wieder auszuleihen, in der Hauptsache mit fremdem Kapital wirtschaftet, so muß es doch auf einem eigenen Vermögen der Bank beruhen. Das eigene Kapital einer Bank oder das sog. Stammkapital hat die Aufgabe, die Bank immer, auch in den schlimmsten Fällen, zahlungsfähig zu erhalten. Es können sich ja aus der unrichtigen Anlage der ausgeliehenen fremden Gelder Verluste für die Bank ergeben und gegen solche Verluste erscheint das Stammkapital der Bank als die ursprüngliche Deckung. Die Banken verleihen das ihnen geliehene Geld, indem sie von ihren Schuldnern höhere Zinsen verlangen, als sie ihren Gläubigern bezahlen. Der Unterschied dieser Zinsen beträgt 1—2 %, und erscheint diese Zinsdifferenz teils als Ersatz für die Bemühung der Bank, teils auch als die Sicherheitsprämie, welche der Schuldner an die Bank für die Übernahme des Risikos durch dieselbe bezahlt,

und welche die Bank ansammeln muß. Das Stammkapital der Bank wird durch diese Differenz der Zinsen ebenfalls mitverzinst, hat aber dafür auch die Aufgabe, für etwaige Verluste der Bank zu haften. Ihre volkswirtschaftliche Wichtigkeit und die Möglichkeit ausgedehnter Thätigkeit gewinnen die Banken nicht durch ihr eigenes Kapital, sondern durch die fremden Kapitalien, mit welchen sie arbeiten. Die anfängliche Herstellung eines großen Stammkapitals dient noch keineswegs dazu, um einer Bank auch eine bedeutende Thätigkeit von vornherein zu sichern.

Die Höhe des Bankkapitales muß sich nach dem Risiko der Geschäfte, welche von der Bank betrieben werden, richten. Es kann z. B. das Stammkapital von Hypothekenbanken verschwindend klein gegenüber ihrem Umsatze sein, während Creditmobiliers nur mit großem Stammkapital prosperieren können.

Mit dem Stammkapital der Bank steht der Reservefonds derselben in einem inneren Zusammenhange. Er hat hauptsächlich die Aufgabe, als eine Versicherung des Geschäfts zu dienen, ferner zur Ausgleichung der etwa verschiedenen Jahresgewinne; endlich auch zur allmählichen Erhöhung des Stammkapitals.

Die Beschaffung der Stammkapitalien der Banken geschieht in verschiedener Weise. Bei den Privatbanken, sog. Bankiergeschäften, findet sie statt durch Einzahlung eines größeren oder kleineren Privatvermögens von seiten des einzelnen Unternehmers oder seiner Kompagnons. Bei den Aktienbanken findet sie durch die Ausgabe von Aktien statt; aber die Ausgabe von solchen verzinslichen Obligationen, welche auf seiten der Gläubiger nicht beliebig kündbar sind, kann kaum als eine Art der Beschaffung des Stammkapitals angesehen werden. Es ist ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Aktionär einer Bank und dem Besitzer einer Bankobligation. Denn der Aktionär ist sein eigener Gläubiger und Schuldner, der Besitzer der Bankobligationen dagegen bloß Gläubiger der Bank. Die Ausgabe von Obligationen, die zu einem festen Fuße verzinslich sind, gehört demnach lediglich zu den Passivgeschäften der Banken; die Ausgabe von Aktien dagegen ist nichts anderes als die Beschaffung des Stammkapitals durch einen einzelnen Unternehmer.

VIII. **Volkswirtschaftliche Wirkung der Banken. Der Barvorrat.** Die Bedeutung der Banken liegt hauptsächlich in ihrer Funktion als Anstalten der Kreditvermittlung. Also darin, daß sie jenen Teil des nationalen Kapitals, welcher sich wegen seiner Beweglichkeit dazu eignet, immerfort auffassen, durch zahlreiche Kanäle an sich ziehen und dann wieder zerstreuen. Jede einzelne wirtschaftliche Unternehmung kann ihr momentan überschüssiges Kapital in die Bank überfließen lassen, von welcher es auf Kredit anderen Unternehmungen übertragen wird. Diese benützen es als Werkzeug zu anderen wertschaffenden Thätigkeiten; sie stützen mit ihm oder vermehren mit ihm ihre Produktion. Ist die Produktion erfolgreich gewesen, hat sie einen Gewinn erzielt, so nimmt derselbe die Geldform an und fließt in dieser Form wieder der Bank zu, bis er neue Thätigkeit findet.

So sind die Banken die Vorratskammern für das jeweils verfügbare Geldkapital der Nationen geworden. Ununterbrochen strömt ihnen Geld zu, ununterbrochen geben sie dasselbe ab. Die Schnelligkeit und die Stärke dieses Zu- und Abfließens, sowie der jeweilige Stand des Barvorrats der Banken sind eine der wichtigsten Erscheinungen im Wirtschaftsleben der Nationen geworden.

Fließen die Kapitalien den Banken stärker und rascher zu, als gewöhnlich, so ist das ein Zeichen, daß die Unternehmungen sich gut rentieren und rasch neue Werte bilden, welche als Geldkapital wiederum Anlageplätze suchen.

Sind dagegen die Kapitalzuflüsse gering und träge, so ist das ein Zeichen, daß die Unternehmungen wenig Gewinn abwerfen, nichts von ihrem Kapital zu neuen Unternehmungen abgeben können.

Und wie der Zufluß zum Barvorrat der Banken wichtige Lebensfunktionen des wirtschaftlichen Körpers andeutet, so ist es auch mit dem Abflusse der Fall.

Ein starker Abfluß aus dem Bankkapital deutet an, daß die Unternehmungen starkes Bedürfnis nach neuem Leihkapital haben — entweder aus Not oder aus berechtigter, hoffnungsvoller Unternehmungslust.

Flauheit des Kapitalabflusses dagegen zeigt an, daß die Unternehmungen kein neues Kapital begehren, weil sie entweder hinreichend mit Kapital gesättigt sind, um die Produktion fortzusetzen, oder weil die Lust und die Fähigkeit zur Erweiterung und Beschleunigung ihrer Thätigkeit fehlt.

Man sollte nun meinen, daß Zu- und Abfluß des Barvorrates sich entsprechen müßten, daß bei starken Zuflüssen auch lebhafter Abfluß und umgekehrt stattfinden müsse. Das ist allerdings die Regel. Es kommt aber auch häufig anders. Es kann mit lebhaftem Zuflusse ein minder lebhaftes Abströmen oder mit spärlichem Zuströmen ein weit stärkeres Abfließen sich vereinigen. Und diese verschiedenen Eventualitäten können eintreten bei einem niedrigen, bei einem mittleren oder bei einem hohen Stande des Barschatzes, bei einem niedrigen, mittleren oder hohen Stande des Zinsfußes.

Es ist natürlich, daß jede dieser verschiedenen Kombinationen eine andere Phase des wirtschaftlichen Gesundheitsstandes anzeigt.

Je nachdem der Unternehmungsgeist der Nation bald darniederliegt und einzufrieren droht, oder in anderen Fällen sich aufbläht und in schwindelhafter Überstürzung vorwärts hastet; je nachdem zu manchen Zeiten die Mehrzahl der Unternehmungen als gelungene oder als mißlungene erscheint, muß sich auch die Nachfrage nach Leihkapital und das Angebot desselben ganz verschieden gestalten.

Die Banken aber, als die großen Maschinen, welche das Leihkapital aufnehmen und abgeben, fühlen alle diese Regungen des Unternehmungsgeistes.

Fällt derselbe in den Zustand starker, spekula-

tiver Erregung, so suchen sie ihn durch Hinaufsetzung ihres Zinsfußes zu dämpfen; droht er, in Unthätigkeit zu stagnieren, so bemühen sie sich, ihn anzuregen. Dabei müssen sie aber natürlich vor allem stets auf ihre eigene Sicherheit und Zahlungsfähigkeit bedacht sein.

Der nationale Unternehmungsgeist verteilt sich aber auf viele tausende von Unternehmungen: auf solide und unsolide, kleine und große. Seine kühnsten Thaten vollbringt er bekanntlich auf dem Gebiete der Großindustrie, des Großhandels und der großen Verkehrsunternehmungen. Und deren Hoffnungen und Erfolge, nicht allein die wirklichen, sondern auch die erlogenen, finden ihren Ausdruck an der Börse. Die Börse ist die personifizierte Spekulation, wie die Banken der personifizierte Kredit sind. Ein Zusammenhang besteht notwendig zwischen beiden. Und wenn die Spekulation große Fehler gemacht hat, ist es unvermeidlich, daß auch der Kredit diese Fehler verspürt. Aber er sollte sie nicht so stark verspüren, daß er in seiner organisierten, geregelten Form, d. h. in den Banken erschüttert wird. Darum dürfen sich die Banken in keine enge Verbindung mit der Spekulation einlassen. Wenn sie das thun, hören sie auf, eigentliche Banken zu sein und werden zum Credit Mobilier.

2. Kapitel: Bankähnliche Kreditinstitute.

I. Kreditanstalten (Credit Mobiliers). Unter Kreditanstalten versteht man im weiteren Sinne des Wortes überhaupt alle diejenigen Anstalten, welche für die Vermittlung des Kredits sorgen, also neben anderen namentlich auch die Banken. In einem engeren Sinne, in welchem der Ausdruck gebraucht wird, versteht man darunter heutzutage die sogen. Credit Mobiliers, welche speziell eine Schöpfung der neueren Zeit sind.

Die Credit Mobiliers sind Unternehmungen, welche neben den eigentlichen Bankgeschäften noch die Wertpapierspekulation, ein Geschäft in industriellen Unternehmungen und namentlich auch ein Warengeschäft im großen betreiben. Das Geschäft des Credit Mobiliers unterscheidet sich daher nur dem Umfange nach von den meisten Privatbankgeschäften. Das Charakteristische an ihnen ist, daß sie als große öffentliche Aktiengesellschaften auf eigene Rechnung dieselben riskierten Geschäfte betreiben, welche eigentlich wegen ihres Risikos und der zu ihrer Betreibung notwendigen Raschheit und Vorsicht nur von dem Privatbankier betrieben werden sollten. Manche dieser Kreditanstalten sind nach größeren oder kleineren Verlusten von dem eigentlichen Spekulationsgeschäft wieder zu dem solideren reinen Bankgeschäft zurückgekehrt.

Die erste, später übelberüchtigte Anstalt, die hierher gehört, ist der Pariser Credit Mobilier, 1852 von den Gebrüdern Pereire gegründet. Zweck dieser Gesellschaft, in welcher sich die Idee des Credit Mobilier am großartigsten verkörperte, war es, die Industrie und die öffentlichen Arbeiten zu fördern. Hierzu sollten die Wertpapiere (Aktien und Prioritäten) der einzelnen industriellen Unternehmungen in ein großes Ganzes verschmolzen werden in der Weise, daß der Credit Mobilier, um eben einzelne Wertpapiere anzukaufen, eigene Obligationen in der Höhe jener Summe ausgab, für welche er einzelne Wertpapiere ankaufe. Der Credit Mobilier verfolgte also den Zweck, die wechselnden Aktienerträgnisse vieler industrieller und kommerzieller Unternehmungen an sich zu ziehen und sie an seine Gläubiger wieder in der Form von Zinsen seiner Obligationen und Aktien hinauszugeben. Für den Kapitalisten sollte dies den Vorteil haben, daß derselbe sich nicht mehr mit der Wahl jener Wertpapiere zu beschäftigen braucht, in denen er seine Kapitalien anlegen will. Für die Anstalt selbst sollte der Vorteil ihres Geschäfts in der Differenz zwischen dem Erträgnis der angekauften Papiere und der Zinsen bestehen, welche für die verkauften Obligationen zu bezahlen sind. Die Kreditanstalt erscheint so wie eine Versicherungsgesellschaft, welche die verschiedene Sicherheit der überhaupt zur Kapitalsanlage vorhandenen Wertpapiere ausgleicht, indem sie mehr oder weniger sichere Papiere ankauft und ihren Gläubigern dafür einen festeren Zins gewährt. Da die Gewinnchancen der von der Kreditanstalt erkauften Wertpapiere wechselnd sind und manche dieser Papiere nur wenig abwerfen, so muß die Kreditanstalt, um sich selbst vor Verlusten zu decken, von vornherein eine bedeutende Differenz zwischen den eingenommenen Zinsen und Dividenden und den ausgegebenen Zinsen für sich behalten. Als eine weitere Sicherheit neben der Vielfachheit dieser Geschäfte wird dem Gläubiger des Credit Mobilier das eigene Stammkapital des letzteren geboten. Soll diese Sicherheit eine genügende sein, so müßte freilich dieses Stammkapital ein viel größeres sein als es wirklich ist.

Das ganze Geschäft der Obligationenausgabe blieb aber dem Pariser Credit Mobilier verboten, weshalb sich derselbe den Börsengeschäften zuwandte. Er wurde Spekulant in großem Stile, beteiligte sich an Aktiengründungen, machte Gewinn an dem Kursstand der Aktien, und wenn dieselben gemacht waren, überließ man die Aktiengesellschaften ihren Schicksalen. In den Jahren 1855 und 1856 machte die Anstalt glänzende Geschäfte, später ging sie sehr zurück, führte ein unrühmliches Dasein und löste sich 1871 vollständig auf. Vielfach haben die Kreditanstalten, nicht allein die Pariser, zu einer Überreizung der Spekulation wesentlich beigetragen. Die von den Anstalten gepflegten und künstlich ins Publikum gebrachten Unternehmungen haben sehr häufig den Erwartungen, die man von ihnen hegte, nicht entsprochen und große Verluste für die nationalen Kapitalien, namentlich für die letzten Käufer der ausgegebenen Aktien gebracht.

Die Nachahmungen des Pariser Credit Mobilier in Wien, Leipzig, Darmstadt, Dessau, Meiningen, die Berliner Diskontogesellschaft und andere haben sich als Credit Mobiliers nicht ganz bewährt. Manche dieser Anstalten haben ihren Aktionären

große Verluste gebracht oder nur geringe Dividende getragen, und am besten haben sich noch diejenigen entwickelt, welche sich von dem eigentlichen Spekulationsgeschäft auf das reine Bankgeschäft zurückzogen. Die Österreichische Kreditanstalt in Wien, dem Pariser Credit Mobilier nachgebildet, hat denselben an Bedeutung weit überflügelt und ist jetzt jedenfalls die wichtigste Anstalt dieser Art.

II. **Volksbanken.** Volksbanken sind jene Banken, welche sich mit der Diskontierung von Schuldbriefen der minder bemittelten wirtschaftlichen Klassen beschäftigen. Sie sind neueren Ursprungs, in Deutschland seit der Mitte des Jahrhunderts eingebürgert (durch Schulze-Delitzsch). Mit den Handelsbanken haben sie gemeinsam, daß sie neben dem Diskontogeschäft auch das Kontokorrent- und Depositengeschäft pflegen. Weil sie aber für die kleineren Unternehmer arbeiten sollen, brauchen sie besondere Einrichtungen. Da sie selbst nur kleinen Kredit genießen, können sie auch ihren Schuldnern nur kleinen Kredit geben. Ihr Betriebskapital schaffen sie dadurch, daß jeder Bankschuldner auch selbst Aktionär wird. Jeder Aktionär erwirbt sich eine Aktie durch ein bestimmtes Eintrittsgeld und durch monatliche kleine Beiträge. Die Aktie beträgt gewöhnlich 10—40 Thaler, der monatliche Beitrag etwa 20 Pfennig. Bei diesen geringen Beiträgen und kleinen Aktien sind die Mittel dieser Banken auch nur unbedeutend.

Manchmal nehmen der Staat und städtische Behörden die Gründung solcher Banken in die Hand, meist unter dem Namen Darlehenskassen. Es hat sich aber gezeigt, daß es für das Gedeihen solcher Anstalten sehr wichtig ist, alle außerordentliche Unterstützung oder Wohlthat fern zu halten. Der Kredit ist außerordentlich empfindlich gegen derartige äußere Einflüsse; jede Spur fremder Hilfe oder unentgeltliche Dienstleistung schadet ihm. Man kann fast behaupten, daß solche Darlehenskassen umsoweniger Umsatz und umsomehr Verlust haben werden, je mehr sie auf Unterstützung beruhen.

Man machte daher den Versuch, das Prinzip der Selbsthilfe zur Geltung zu bringen und die solidarische Haft aller Bankaktionäre einzuführen. Damit erhielt die Bank allerdings eine großartige Verstärkung ihres Kredits. Ein angesammelter Reservefonds dient zur Ausgleichung etwa vorkommender Verluste, ist aber von geringerer Wichtigkeit für das ganze Geschäft als die solidarische Haftbarkeit aller Bankaktionäre. Die Vorteile, welche diese Kreditgenossenschaften oder Volksbanken ihren Mitgliedern gewähren, liegen darin, daß sie es denselben ermöglichen, jederzeit kleine, jedoch ihren Verhältnissen angemessene Darlehen zu erhalten, daß sie die hohen Zinsen, welche sie früher für solche Darlehen zahlen mußten, ersparen, und daß der Gewinn des Vorschußgeschäftes ihnen selbst wieder zu gute kommt und ihnen mit den geringen Monatsbeiträgen eine eigene Kapitalbildung ermöglicht. Derartige Volksbanken sind in Deutschland in den letzten Jahrzehnten in einer ganzen Reihe von Städten gegründet worden und haben sich rasch Vertrauen erworben. Sie sind auch nicht bloße Handwerkerbanken geblieben, sondern haben sich bezüglich ihrer Kunden über das Kleinhandwerk hinaus ausgedehnt. Selbst wohlhabende Gewerbetreibende traten ihnen trotz der solidarischen Haft in großer Zahl bei und machen gern Geschäfte mit ihnen. Sie wirken gleichzeitig als Sparkassen und haben sogar vor den städtischen Sparkassen das voraus, daß die Spareinlagen dabei den Gewerbsgenossen zu gute kommen, während die Fonds der Sparkassen in der Regel auf dem Grundbesitze angelegt werden. Überdies sind die Sparkassen bei ihrer büreaukratisch eingerichteten Verwaltung nicht im stande, den Bedürfnissen des Bankverkehrs so zu folgen, wie die Volksbanken. Letztere können ihren Gläubigern beinahe ebenso große Sicherheit, größere Vorteile bieten als die Sparkassen.

Die Mängel, welche einzelnen Kreditgenossenschaften bisher anhafteten, entsprangen hauptsächlich aus der Nichtbeachtung des notwendigen Bankgleichgewichtes, aus dem Fehler, Kapitalien, welche man als jederzeit kündbar zu leihen genommen hatte, auf längere Fristen auszuleihen. Der Betriebsfonds, welchen solche Institute haben müssen, kann am Anfange außerordentlich gering sein, und dennoch in der ersten Zeit schon hohe Dividende abwerfen. Ein für jedes Mitglied festgesetzes Maximum des Anteils verhindert zugleich ein dominierendes Eindrängen des Großkapitals. Durch die Spareinlagen, welche meistens ohne Grenze angenommen werden, häufen sich gern Kapitalien auf, welche dann, um nicht tot liegen zu bleiben, in Geschäfte gelegt werden müssen, die nicht in den Bereich der Volksbanken gehören. Wenn die Verwaltung dabei nicht sehr vorsichtig ist, läuft sie Gefahr, die zum Verleihen disponibeln Kapitalien nicht mit der nötigen Sicherheit anzulegen und Verluste zu erfahren.

III. **Leih- oder Lombardanstalten.** Manche Kreditinstitute geben ihre Darlehen speziell zur Unterstützung des Handels und der Industrie vorzugsweise gegen Verpfändungen von Waren und Produkten. Das Lombardieren von Wertpapieren gehört also eigentlich nicht in die Thätigkeit dieser Institute. Wenn solche Anstalten, wie es manchmal der Fall ist, ihre Darlehen nicht wie die gewöhnlichen Diskontobanken bloß auf drei Monate geben, sondern auf längere Zeit, namentlich auf so lange, als die verpfändeten Waren ihren Wert behalten, dann ist es nicht zulässig, daß derartige Leihgeschäfte ihre Kapitalien aus kurzfristigen, jederzeit kündbaren Depositen beschaffen, sondern entweder aus einem eigenen Stammkapital oder aus Depositen, welche ihnen auf längere Zeit anvertraut sind.

Zu solchen Anstalten, welche die Beleihung von Waren u. Produkten ermöglichen, rechnet man folgende:

1. Anstalten, welche die Beleihung von Waren ermöglichen, ohne selbst die Leihkapitalien zu beschaffen. Hierher gehören die Docksaktiengesellschaft zu London und ähnliche an anderen großen Handelsplätzen bestehende Gesellschaften. Damit der Eigentümer Geld auf seine Waren geliehen bekomme,

übergiebt die Gesellschaft jedem, der Waren bei ihr deponiert hat, zweierlei Bescheinigungen: einen Warrant- und einen Gewichtsschein. Und nur derjenige, der beide Papiere zugleich bei der Verwaltung ausliefert, kann dagegen Auslieferung der Waren erlangen. Die Wareneigentümer nun geben denjenigen, welche ihnen die Vorschüsse geleistet haben, nur den Warrant, den Gewichtsschein aber dem Warenkäufer, wodurch der Warenkäufer zwar zum Eigentümer wird, aber, um die Waren beziehen zu können, den Warrant bei dem Darleiher einlösen muß, wenn er es etwa nicht vorzieht, den in Hand habenden Gewichtsschein wieder zu verkaufen.

2. Anstalten, welche sich mit der Beleihung und dem Absatze von Warenpfändern beschäftigen: Kommissions- oder Konsignationsetablissements.

3. Anstalten, welche sich mit der Beleihung von Waren, aber nicht mit dem Absatze derselben beschäftigen: so alle Banken, welche den Warenlombard kultivieren.

4. Handelsanstalten, welche die Beleihung bloß vermitteln.

5. Kombinationen der vorgenannten Anstalten, wie solche, die namentlich in den sog. französischen Kolonialbanken bestehen. Diese Banken diskontieren Wechsel, welchen zugleich als Garantie noch Gewichtsscheine der Warenlager beigefügt sind. Sie geben auch Vorschuß auf Früchte, die noch auf dem Felde stehen, scheinen es indessen bisher noch zu keiner günstigen Wirkung gebracht zu haben.

Im allgemeinen dürfte der Nutzen dieser Handelsleihanstalten darin liegen, daß sie dort anfangen können, Kredit zu gewähren, wo die Diskontobanken aufhören, also namentlich in schlimmen Zeiten und bei Kreditkrisen, wo die Wechselsicherheit nicht mehr hinreicht, sondern das Kapital nur noch gegen Verpfändung verliehen wird.

IV. **Leihhäuser und Pfandhäuser.** Leihanstalten, Leihhäuser und Pfandhäuser sind solche Kreditanstalten, welche hauptsächlich im Konsumtivkredit an ärmere Volksklassen Geld gegen Faustpfänder leihen. Hierbei liegt es in der Natur der Sache, daß die Darlehen durchschnittlich nur klein sind und auf längere Zeit gegeben werden müssen. Solche Leihanstalten bedürfen notwendig ein eigenes Betriebskapital und, soweit dasselbe nicht zureicht, Depositen, welche ihnen auf längere Kündigung überlassen sind. Sie müssen einen höheren Zinsfuß als die Diskontobanken verlangen. Sie unterscheiden sich von den Volksbanken, da sie nicht für die Produktion, sondern dem Konsumtivkredit dienen. Sie arbeiten also gerade für den zweifelhaften Kredit, wo nur ein Faustpfand das verliehene Kapital sichern kann. Die Pfänder, welche die Schuldner dabei geben, bestehen in der Regel nur in den Habseligkeiten, die zum eigenen Gebrauche dienen, und werden in den Lokalen der Anstalten selbst aufbewahrt. Diese Aufbewahrung erfordert im Verhältnis zum Werte der Pfänder viel Raum und Aufsicht, so daß deshalb der Zinsfuß der Darlehen ein hoher sein muß. Wenn man früher meistenteils bei der Gründung und Einrichtung solcher Anstalten von dem Gesichtspunkte ausging, als seien sie ihrem Wesen nach wohlthätige Anstalten, und wenn man sie deshalb stellenweise sogar in enge Verbindung mit der Lokalarmenverwaltung gebracht hat, so war das gewiß ein richtigerer Standpunkt, als derjenige, der diesen Konsumtivkredit zum Gegenstande eines gewinnbringenden Geschäftes werden läßt. Im allgemeinen haben alle Pfandhäuser den Nachteil, daß sie dem Müßiggang und der Verschwendung Vorschub leisten.

V. **Sparkassen.** Dieselben sind Anstalten, welche die kleinen Ersparnisse der weniger bemittelten Volkskreise zur Aufgabe haben und diese Ersparnisse in ihren Kassen ansammeln, um daraus größere Summen zu bilden.

Diese Anstalten datieren aus dem vorigen Jahrhundert. Ihr Hauptzweck ist Hebung des Ersparnistriebes, gleichviel ob die Ersparnisse zu Produktivzwecken oder nicht verwendet werden. Daß die Ersparnisse durch einen Zins auch fruchtbar gemacht werden können, ist nebensächlich. Die meisten Sparkassen sammeln die Ersparnisse bloß an und vertrauen sie, um einen Zinsfuß für sie gewähren zu können, anderen Kreditinstituten an. Dadurch werden sie zu unselbständigen Kreditinstituten, zu Durchgangsstadien für die Kapitalien, welche ausgeliehen werden wollen. Die Einrichtung dieser Anstalten ist sehr verschieden. Von Anfang an behandelte man sie als Wohlthätigkeitsinstitute; sie wurden durch gemeinnützige Gesellschaften und dergleichen gebildet und unentgeltlich verwaltet. Später traten auch Gemeinden, Städte, Bezirke als Gründer und Garanten für die Sparkassen ein. Dann änderte sich die Sache insofern, als die Sparkassen nicht allein die Verwaltungskosten deckten, sondern auch Überschuß gaben. Eine Gefahr, die nicht leicht von der Hand zu weisen ist, liegt für die Sparkassen darin, daß sie leicht in die Lage kommen, längeren Kredit zu geben, als sie genießen. Die meisten zahlen ihre Sparkasseneinlagen entweder sofort oder auf kurze Kündigung zurück, während sie ihre disponibeln Kapitalien entweder in Hypotheken oder in Staatspapieren angelegt haben, also dieselben nicht so schnell, wenigstens oft nicht ohne Schaden schnell genug flüssig machen können. In manchen Ländern stehen Sparkassen mit Privatkreditinstituten, auch mit Pfandhäusern in Verbindung. Hiergegen spricht die Erwägung, daß in gewöhnlichen Zeiten das Geld reichlich den Sparkassen zuströmt und die Pfandhäuser keine Gelegenheit bieten, dieselben unterzubringen, während in kritischen Zeiten, wenn die Einleger ihre Spareinlagen zurückverlangen, auch gerade die Pfandhäuser mehr Geld gebrauchen. Eine Verbindung des Sparkassenwesens mit der Verwaltung der Staatsfinanzen ist ebenfalls nicht ohne Bedenken. Sie hat eine unverhältnismäßige Vergrößerung der schwebenden Schulden des Staates zur Folge.

Die Frage, ob es passend sei, wenn die Sparkassen unter einander in ein geschäftliches Verhältnis treten, so daß jene Sparkassen, welche momentan zur Rückzahlung von Einlagen mehr Kapitalien

brauchen, als sie disponibel haben, dieselben von anderen Sparkassen geliehen bekommen, dürfte dahin entschieden werden, daß ein solches Verhältnis keine hinreichende Sicherheit für die Sparkassen gegen Verlegenheiten bietet. Bei einem allgemeinen Sturme der Einleger auf die Sparkassen würde die Verlegenheit nur um so größer. Noch schlimmer aber ist es, wenn man die Sparkassen etwa zur Anlegung ihrer disponibeln Kapitalien in eine vom Staate verwaltete Zentralsparkasse nötigt.

Ein sehr glücklicher Gedanke führte in England zu der Postsparkasse, indem dort die Postverwaltungen in die Lage versetzt sind, Sparkasseneinlagen anzunehmen und zu verzinsen. Hierdurch ist der Staat zum Sparkassenverwalter geworden und das sparende Publikum in die Lage versetzt, sehr reichlich Gelegenheit zum Verkehr mit der Sparkasse zu haben, eine gemachte Einlage an jeder anderen Poststelle wieder erheben oder fortsetzen zu können. Da zugleich die Verwaltung sich an die Postverwaltung anschließt, also keine eigene zu sein braucht, sind die Verwaltungskosten gering und gestatten die Einlagen von ganz kleinen Beträgen. Die starke Benützung dieser Einrichtung zeigt, daß sie einem wirklichen Bedürfnisse entsprach.

3. Kapitel: Bankpolitik.

I. **Allgemeines.** Das Bankwesen kann von der Staatsgewalt und Gesetzgebung entweder völlig freigelassen (Bankfreiheit) oder in der verschiedensten Weise beeinflußt werden. In den Kulturstaaten macht sich überall ein Einfluß der Staatsgewalt auf das Bankwesen geltend. Und zwar sowohl vermittels des Privatrechts (insbesondere des Handelsrechts), als auch vermittels des öffentlichen Rechts (des Gewerberechts oder besonderer Bankgesetze). Wo die Gesetzgebung in das Bankwesen eingriff, wurden stets die Zettelbanken mit besonderen Bestimmungen bedacht, nicht selten auch die Bodenkreditanstalten besonderen Normen unterstellt. Ein Eingreifen der Staatsgewalt in das Bankwesen ist aber wiederum denkbar:

1. Durch Konzessionierung von Banken, wobei denselben in ihren Konzessionen (Privilegien) gewisse Rechte erteilt und gewisse Verpflichtungen auferlegt werden. Hierbei herrscht das System des Monopols; die Konkurrenz wird beschränkt.

2. Durch Aufstellung von Normativbestimmungen. Hierbei werden Gründung und Betrieb freigelassen unter der Bedingung, daß die Banken sich an jene im Interesse des Kreditwesens aufgestellten Bestimmungen halten.

II. **Staats- und Kommunalbanken.** Der Betrieb von Banken durch politische Gemeinschaften ist, wie die Erfahrung zeigt, keineswegs unmöglich, war früher sogar nicht selten (Staatsbanken in Brasilien, in Warschau, Bern, Stockholm, Wien, Berlin, Petersburg, Nürnberg). Die Gegenwart läßt reine Staatsbanken nur noch als seltene Ausnahmen erscheinen (Nürnberg); zeigt dagegen manche halbe Staatsbanken, d. h. Aktienbanken mit Staatsbeteiligung und Staatskontrolle. Eine Beschränkung des Bankbetriebs auf solche obrigkeitliche Bankinstitute könnte dem Kreditwesen nur die schwersten Schäden zufügen.

III. **Die Konzessionspflicht.** Wo die Konzessionspflicht für Bankinstitute überhaupt besteht, hat man in der Regel die Privatbankiergeschäfte, welche nur von einzelnen Unternehmern unter voller Haftbarkeit ausgeübt werden, von der Konzessionspflicht freigelassen und ihr nur die größeren durch Gesellschaften begründeten Bankinstitute unterworfen. Hierbei gelten als Regeln: Vorlegung der Satzungen, Festsetzung eines bestimmten Grundkapitals, Beschränkung auf die gewöhnlichen Bankgeschäfte, regelmäßige Veröffentlichungen des Geschäftsganges. Durch die Konzessionierung wurde auch eine gewisse Zentralisation des Bankwesens ermöglicht. Eine wichtige Frage hierbei ist, wie weit man den Gesellschaften mit beschränkter Haftpflicht, insbesondere den Aktiengesellschaften, Spielraum im Kreditwesen lassen will. Die neuere Rechtsentwicklung ist vom Konzessionszwang immer mehr zurückgekommen und hat ihn hauptsächlich beibehalten für gewisse spezielle Banken, insbesondere für Spar- und Leihhäuser, für Zettelbanken, wohl auch für Bodenkreditbanken mit Pfandbriefausgabe.

IV. **Die Normativbestimmungen.** Um dem Bankwesen möglichste Freiheit zu gewähren, ohne daß doch diese Freiheit mißbraucht werden kann, empfehlen sich für jene Bankinstitute, welche von Gesellschaften mit beschränkter Haftbarkeit betrieben werden, hauptsächlich folg. Normativbestimmungen:

1. Die Vorschriften, welche für Aktiengesellschaften überhaupt bezüglich der Öffentlichkeit und Verantwortlichkeit gelten, können für die Aktienbanken selbst verschärft gegeben werden.

2. Die Form der Geschäftsnachweise kann genau vorgeschrieben werden.

3. Die Aktien sollen auf nicht zu kleine Beträge lauten, um ihre Verbreitung bei minder Bemittelten zu erschweren.

4. Vor Inkurssetzung der Aktien ist eine Mindesteinzahlung von $^1/_3$—$^1/_2$ derselben zu fordern. Volleinzahlung braucht nicht erzwungen zu werden.

5. Ankäufe eigener Aktien dürfen nur zum Zwecke definitiver Verminderung des Aktienkapitals erfolgen und müssen aus der Bilanz ersichtlich werden.

6. In die Geschäftsführung selbst brauchen sich diese Normativbestimmungen nicht einzumischen, ausgenommen bei Bodenkreditbanken mit Pfandbriefausgabe, wo die ausgegebenen Pfandbriefe eine gewisse Maximalsumme im Verhältnis zum Stammkapital nicht übersteigen sollen. Ob für Depositenbanken das Effektengeschäft und die Zeitgeschäfte zu beschränken seien, erscheint fraglich.

V. **Die Zettelbanken insbesondere.** Für die Zettelbanken insbesondere erscheinen folgende gesetzliche Bestimmungen angezeigt:

1. Unbedingte Pflicht der Banken zur jederzeitigen sofortigen Einlösung ihrer Noten gegen

die gesetzliche Währungsmünze, nicht bloß bei der Hauptbank, sondern auch bei allen Filialen. Hierzu die Vorschrift, daß die inländischen Zettelbanken verpflichtet sind, ihre Noten gegenseitig anzunehmen und auszutauschen.

2. Die Annahme der Noten soll eine durchaus freiwillige sein. Gesetzliche Bestimmungen können die Annahme oder Nichtannahme an öffentlichen Kassen regeln.

3. Verbot zu kleiner Appoints.

4. Bestimmungen über die Deckung der Noten. Volle Bardeckung ist nicht zu verlangen, dagegen bankmäßige Deckung, d. h. Deckung zum Teil durch einen Barvorrat, zum Teil durch gute, leicht einbringliche, kurzfällige Aktivausstände. In der bestehenden Gesetzgebung erscheinen drei hauptsächliche Notendeckungssysteme, nämlich:

a) Das britische (Peel's Akte) System, beruhend auf der sogen. Currency-Theorie, d. h. auf dem Grundsatz, daß die Noten ein ganz besonderes Geldsurrogat und die Notenausgabe kein Bankgeschäft, sondern ein staatliches Regal sei, welches an Banken übertragen werden kann. Es muß gesorgt werden, daß der Notenumlauf sich quantitativ ebenso bewege, als der Metallvorrat ohne Banknoten thun würde. Hierzu wird bestimmt, daß ein gewisser Notenbetrag ungedeckt umlaufen darf, darüber hinaus aber jede Note bar gedeckt sein muß. Modifiziert ist dieses System auch vom Deutschen Bankgesetz 1875 angenommen (indirekte Kontingentierung).

b) Das Kontinentale Deckungssystem: Bardeckung eines Teiles (gewöhnlich $^1/_3$) der Noten; Deckung des Restes durch gute, diskontierte, kurzfällige Wechsel.

c) Das nordamerikanische System: Hinterlegung einer Summe in Staatspapieren bei der Staatsbehörde durch die Bank, wofür letztere bis zu einer bestimmten Quote des Pfandes (meist 90%) Noten ausgeben darf, welche samt den Depositen bis zu 15—25% bar gedeckt sein müssen.

5. Festsetzung eines nicht zu niedrigen Stammkapitals und Reservefonds.

6. Verbot von unbankmäßigen Geschäften, von Hypotheken- und Handelsgeschäften. Die Hauptgeschäfte der Notenbanken sollen das Depositen-, Lombard- und Diskontogeschäft sein, daneben Edelmetallhandel.

7. Beschränkte Konzessionsdauer.

8. Besondere Sicherungsbestimmungen bezüglich Darlehen der Banken an den Staat.

9. Verpflichtung zu besonders ausführlichen Veröffentlichungen über den Geschäftsgang.

10. Staatliche Kontrolle durch eine besondere Kontrollbehörde.

4. Kapitel: Das Versicherungswesen.

I. **Zweck.** Der Zweck des Versicherungswesens besteht darin, daß dasselbe Kapitalien ansammelt, welche bestimmt sind, um jene Verluste an Vermögen und Eigentum, welche durch den Zufall demselben zugefügt werden, zu ersetzen. Die Gefahren, mit welchen der Zufall die vorhandenen Kapitalien bedroht, sind sehr mannigfacher Art. Die gebräuchlichsten derselben aber, gegen welche das Versicherungswesen bisher schützend aufgetreten ist, sind: Beschädigungen bei der Seeschiffahrt, beim Fluß- und Landtransport, bei Zerstörung durch Brand und Hagelschlag, Viehseuchen, endlich jener materielle Schaden, der durch den Tod des Menschen den Überlebenden zugeht.

Der Zweck der Versicherung kann, abgesehen von den Anstalten, welche ihn verfolgen, nur in der Weise erreicht werden, daß die zu befürchtende Gefahr des Verlustes von vornherein richtig beurteilt und aus kleinen Ersparnissen oder Beiträgen ein Kapital gebildet wird, welches groß genug ist, um die etwa sich ereignenden Verluste zu ersetzen. Der Weg, auf welchem das herbeigeführt werden kann, ist entweder:

1. Die Selbstversicherung, welche darin besteht, daß Kapitalbeträge, die in einem gewissen Verhältnis zu der voraussichtlichen Gefahr des Verlustes stehen, zurückgelegt und als Deckung möglicher Verluste erhalten werden. Eine Selbstversicherung gegen Seegefahren kann z. B. schon darin bestehen, daß der Reeder verschiedene Schiffe besitzt, welche zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Richtungen segeln, so daß die Gefahr, welcher dieselben ausgesetzt sind, keine gleiche ist, sondern sich verteilt. Der Kaufmann, welcher eine Ladung von Gütern in verschiedene Schiffe verteilt, welche nicht zu gleicher Zeit abgehen, oder nicht den gleichen Weg machen, ist in ähnlicher Weise durch eine Art Selbstversicherung gedeckt. Der Kapitalist, welcher seine Kapitalien nicht bloß in einer, sondern in verschiedenen Arten von Wertpapieren anlegt, deckt sich dadurch gegen allzu große Verluste. Der Landwirt, welcher sich selbst gegen Hagelschlag versichern will, muß aus den Erträgnissen der hagelfreien Jahre soviel zurücklegen, daß er aus diesen Ersparnissen gegen einen etwaigen Hagelschlag gedeckt ist. Die Selbstversicherung ist entweder eine erzwungene, nämlich dann, wenn der bezügliche Gegenstand überhaupt noch von keiner organisierten Versicherungsgesellschaft in Angriff genommen ist, oder eine freiwillige, wenn der Versicherer es vorzieht, selbst die Versicherungskapitalien anzusammeln, statt die Ansammlung einer Anstalt zu überlassen.

2. Versicherung durch andere, d. i. durch Versicherungsanstalten. Die Herstellung einer Versicherung durch andere ist aber an gewisse Bedingungen geknüpft. Dieselben sind folgende:

A. Das gefahrdrohende Ereignis muß ein zufälliges sein. Die Versicherung ist um so leichter, je mehr dies der Fall ist.

B. Das gefahrdrohende Ereignis muß in seinen Ursachen erkennbar sein.

C. Die Art und die Größe des Schadens muß möglichst berechenbar sein.

D. Die schadenbringenden Ereignisse sollten sich möglichst gleichmäßig über die Zeit verteilen, nicht in großen Massen auf einmal eintreten.

E. Die Häufigkeit der gefahrdrohenden Zufälle soll möglichst genau statistisch ermittelt werden können.

Wo diese Bedingungen gegeben sind, da kann das Versicherungsgeschäft organisiert werden und seine wohlthätigen Wirkungen entfalten. Diese Wirkungen sind ein Resultat menschlicher Vorsicht. Die Vorsicht, eine echt wirtschaftliche Tugend, gebietet nicht nur, schädliche Ereignisse zu vermeiden, sondern auch die unvermeidlichen möglichst unschädlich zu machen. Und dies geschieht dadurch, daß die organisierte Versicherung die Schäden verteilt. Für den Einzelnen bildet dabei jede Prämienzahlung eine Ersparnis, einen Beitrag zu einer Reserve.

II. **Arten der Versicherungsanstalten.** Dieselben können sein:

A. Staats- oder Landesversicherungsanstalten. Dieselben sind in der Regel Zwangsanstalten, welche sich nur auf einzelne Länder erstrecken.

B. Privatversicherungsanstalten. Dieselben sind wieder

a) Versicherungsanstalten auf Gegenseitigkeit, wobei die Versicherten eine Gesellschaft bilden, welche ihre Angelegenheiten selbst verwaltet, selbst die Versicherungsbeiträge von den Mitgliedern einzieht und an die Beschädigten verteilt. Die Beiträge werden dabei entweder im vornherein erhoben, wobei in günstigen Jahren das, was nicht zu Deckung von Schadenfällen verwendet wird, an die Mitglieder zurückgezahlt wird; oder am Ende jeder einzelnen Betriebsperiode nach dem sämtlichen zu vergütenden Schaden.

b) Aktiengesellschaften, welche das Versicherungsgeschäft betreiben, sind in der Regel bankmäßig organisiert; dabei zahlen die Versicherten feste Beiträge; Gewinn und Verlust entfällt auf die Aktionäre.

c) Gemischte Gesellschaften sind ebenfalls auf Aktien gegründet und versichern ebenfalls gegen feste Beiträge, gewähren aber gegen einen entsprechenden Zuschlag an den Prämien den Versicherten einen Gewinnanteil.

Wenn man den Wert dieser verschiedenen Anstalten unter einander vergleicht, so läßt sich schwer von vornherein eine Entscheidung treffen. Das Prinzip der gegenseitigen Versicherung ist im allgemeinen wohlfeiler, als die Versicherung durch Aktienanstalten. Die Aktienanstalten haben dagegen manche Vorteile, indem das Aktienkapital gleich von vornherein eine genügende Sicherheit bietet. Allerdings wirkt das Verhältnis dieses Sicherheitsfonds zur Größe ihrer Verbindlichkeit ungünstiger, je mehr sich das Geschäft ausdehnt. Die Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit leiden auch daran, daß ungewöhnlich große Verluste die Beiträge der Versicherten bedeutend erhöhen müssen. In den Versicherungen auf Gegenseitigkeit ist die Vertretung der Interessenten schwieriger. Prinzipiell würde man sich entschieden für die Gegenseitigkeit aussprechen müssen, weil hierbei das Interesse des Einzelnen an der Behütung seiner Vermögensbestände gegen Beschädigung vielmehr hereingezogen ist. Daß in der bisherigen Entwicklung des Versicherungswesens weder die eine noch die andere Art dieser Gesellschaften überwiegend geworden ist und die andere zurückdrängen konnte, beweist hinreichend, daß beide ihre Vorzüge und ihre Nachteile haben. So konkurrieren heutzutage die Aktienversicherungen mit den Versicherungen auf Gegenseitigkeit. Diese Konkurrenz kommt jedenfalls den Versicherten zugute. Die größeren Gegenseitigkeitsanstalten sind gewiß ein heilsames Ausgleichungsmittel für die Ausschreitungen des Versicherungsgeschäftes der Aktiengesellschaften.

III. **Ausführung des Versicherungsgedankens.** Der Grundgedanke des Versicherungswesens wird bekanntlich durch die Versicherungsanstalten in der Weise ausgeführt, daß eine Anzahl verschiedener Personen sich vereinigt, damit durch gemeinsame Beiträge, sog. Prämien, die Möglichkeit gegeben werde, den Einzelnen, falls er von einem bestimmten Schaden betroffen wird, zu entschädigen. Hierbei kommen in Betracht:

1. Die Versicherungsprämien. Ihre Höhe bestimmt sich durch die zu zahlenden Entschädigungssummen und durch die Verwaltungskosten. Die Entschädigungssummen hängen wiederum ab von der Häufigkeit und vom Umfang der eintretenden Beschädigungen.

2. Die Entschädigung. Die Bestimmung der Versicherungssumme ist meistens dem Versicherten selbst überlassen. Wo aber zu befürchten ist, daß aus Gewinnsucht die Entschädigungssumme zu hoch angesetzt und die Beschädigung nachher etwa selbst herbeigeführt wird, wie namentlich bei der Feuer- und Seeversicherung, muß der Bestimmung der Entschädigungssumme eine Untersuchung und Schätzung des Wertes vorausgehen. Die Versicherungssumme bezeichnet aber nur die oberste Grenze der Verpflichtung des Versicherers. Regelmäßig wird nur der wirkliche Schaden vergütet. Die größte Schwierigkeit bildet dabei die Feststellung dieses Schadens, die Schadenregulierung.

IV. **Die Versicherungsagentur.** Die Versicherungsanstalten haben vor allem Interesse daran, möglichst viel Teilnehmer heranzuziehen und Versicherungen abzuschließen. Zu diesem Zwecke müssen Personen an verschiedenen Orten aufgestellt werden, die das Publikum zur Teilnahme an der Versicherung veranlassen: Versicherungsagenten. Hat der Agent einen Versicherten gewonnen, so ist seine Thätigkeit bezüglich desselben noch nicht zu Ende; er muß den Versicherten auch der Gesellschaft erhalten, ihn überwachen und wenn ihm wirklich ein Schaden zugeht, die Entschädigung so einzurichten suchen, daß weder der Versicherte noch die Gesellschaft verletzt wird.

In Bezug auf die Gewinnung von zu Versichernden ist es die Aufgabe des Agenten, das Publikum von dem Nutzen der Versicherung überzeugen zu können und die Vorsätze dieser Versicherung zu wahren, sowie auch zur wirklichen Ausführung zu treiben. Die Hauptsache ist immer die Vermittlung des ersten Kontraktes. Der Agent muß aber auch im Interesse der Gesellschaft besorgt sein, nur gute Versicherungen abzuschließen und Anträge von solchen, welche verdächtig scheinen, zurückzuweisen. Beim Abschlusse des Vertrages hat

der Agent dem Antragsteller die Punkte des Versicherungsvertrages zu erklären und jene Bestimmungen, die für den Antragsteller besonders wichtig sind, hervorzuheben. Zur Erhaltung der gewonnenen Mitglieder wird es am meisten dienen, wenn der Agent den von ihm gewonnenen Mitgliedern bei jeder Veranlassung passende Auskunft erteilen kann, wenn er bei der Entstehung eines Schadens dem Versicherten ratend zur Seite steht. Ist sodann der betreffende Schaden wirklich eingetroffen, so ist die Pflicht des Agenten zunächst die Feststellung des Schadens. Hierbei kann leicht auch der redliche Versicherte seinen Schaden überschätzen. Die Verwaltungen der Versicherungsanstalten sind leicht geneigt, diese Neigung zur Schadenüberschätzung als Regel anzunehmen. Hat der Agent mit dem Beschädigten und mit Sachverständigen den Schaden festgesetzt und der Direktion angezeigt, so kann dieselbe die Abschätzung zu hoch finden. Es wird dann um die Höhe des Schadens gefeilscht werden müssen, bis der Versicherte sich mit einer geringeren Entschädigung begnügt. In allen diesen Fällen ist eine nach beiden Seiten hin wohlmeinende und redliche Thätigkeit des Agenten von größtem Werte für die Gesellschaft wie für das Publikum.

Die Agenten werden aus verschiedenen Ständen gewählt; bei der Seeversicherung ist es natürlich, daß sie vorzugsweise aus dem Kaufmannsstande gewählt werden. Die Lebensversicherungsanstalten wählen ihre Agenten häufig aus anderen Ständen, aus dem Lehrerstande u. s. w. Es eignen sich übrigens noch manche andere Stände ebenfalls zur Übernahme von Versicherungsagenturen.

V. Die einzelnen Zweige der Versicherung.

A. Seeversicherung. Die Seeversicherung ist die älteste Art der Versicherung und stammt schon aus den Seestädten des Mittelalters (13. Jahrhdt.), nahm aber ihren Aufschwung begreiflicherweise hauptsächlich mit der Ausdehnung des Seehandels über den Ozean. Im 16. Jahrhdt. war sie schon allgemein verbreitet.

Die verschiedenen Elementarereignisse, welche dem Schiffe und der Ladung auf der See gefährlich werden können, sind: Stürme, Klippen und Riffe, Strömungen, Bänke, treibende Eismassen; auch Zusammenstöße, Schiffsbrand, Piraterie; ferner die sog. Havarie (havarie grosse) und das Verschollengehen von Schiffen sind Gegenstand der Versicherung; endlich auch, wenn ein Schiff unter Embargo gelegt, d. h. von einer kriegführenden Macht genommen ist. Diese verschiedenen Gefahren sind in den einzelnen Meeren und Meeresteilen von großer Mannigfaltigkeit, werden aber im allgemeinen durch die Fortschritte der nautischen Geographie immer bekannter. Eine schwierige Seite der Seeversicherung liegt darin, daß Unvorsichtigkeiten, welche von seiten der Schiffsführer begangen werden, häufig sehr schwer zu beweisen sind, und daß dann der Schaden, welcher eigentlich den Schiffsführer treffen sollte, auf die Versicherer fällt. Untüchtigkeit und Überladung der Schiffe, schlechte Versorgung mit Ausrüstungsgegenständen aller Art, Unfähigkeit der Schiffskapitäne werden sehr häufig den Versicherungsanstalten zur Last gelegt, welche den Reeder und den Eigentümer der Ladung manche Vorsichtsmaßregeln vernachlässigen lassen, welche sonst nicht vernachlässigt würden.

Gegenstand der Schiffsversicherung kann nicht nur ein wirklicher Schaden, sondern auch entgangener Gewinn aus der Ladung sein. Überversicherung und Doppeltversicherung muß streng verhindert werden.

Die Prämienzahlung richtet sich nach der Versicherungssumme und nach der Gefahr; letztere wieder nach der Beschaffenheit des Schiffes (Alter, Bauart &c.), nach der zu unternehmenden Fahrt und der Jahreszeit.

Die Versicherungsgesellschaften selbst verleiten manchmal die Schiffer zu manchem, was später einen Schaden verursacht. So gelten die Versicherungsbedingungen teilweise als eine direkte Prämie, um aus jedem Unfalle einen Totalverlust zu machen. Kommt z. B. ein Schiff auf den Grund und wird beschädigt, aber so, daß es bei geschickter Leitung wieder flott wird und repariert werden kann, dann hat der Versicherte ein Dritteil des Schadens selbst zu tragen, während er bei einem Totalverluste den ganzen Schaden ersetzt erhält. Bei dieser Bestimmung kann wohl ein Kapitän ohne unredliche Absicht das Schiff seinem Schicksal überlassen, statt sich um die Rettung zu bemühen. Überdies kommen Fälle von absichtlich herbeigeführten Schiffsverlusten nicht selten vor, um Bereicherung durch die Versicherungssumme herbeizuführen.

Ist ein Seeschaden wirklich eingetreten, so ist es zunächst Aufgabe, den Schaden zu beweisen. Dies ist im wesentlichen eine rechtliche Angelegenheit. Ökonomischer Natur dagegen ist die Berechnung des Schadens, die sogenannte Dispache.

B. Feuerversicherung. Die Feuerversicherung ist nach der Transportversicherung die älteste Art der Versicherung. Sie erscheint schon im Anfange des 16. Jahrhunderts in England und Frankreich, freilich ohne eine strenge geschäftliche Organisation. Nach dem dreißigjährigen Kriege dehnte sich das Feuerversicherungsgeschäft in Deutschland schon ungemein aus und ist heutzutage über die ganze zivilisierte Welt verbreitet.

Die Feuerversicherung ist insofern für die Volkswirtschaft von hohem Werte, als die Beiträge gegenüber dem zu verhütenden Schaden von sehr geringer Größe sein können, als die Schäden wohl selbst bei der größten Vorsicht nicht vollständig verhütet werden können, und die Feuerversicherung sowohl auf dem Wege der Gegenseitigkeit als auf dem der Aktiengesellschaft leicht durchführbar ist. Beide Formen zeigen ihre besonderen Nachteile und Vorzüge auch hier.

Die Feuerversicherung ist am längsten Gegenstand einer sorgfältigen Staatsaufsicht, ja sogar eines direkten Staatsbetriebes geblieben.

Die zerstörenden Wirkungen der Feuersbrünste sind einer statistischen Beobachtung und Klassifikation weniger zugänglich, als die meisten anderen Beschädigungen durch Elemente. Es erschwert das die richtige Bemessung der Prämie.

Im Gebiete der Feuerversicherung sind zwei Geschäftsarten zu unterscheiden:

Das Gebäudeversicherungswesen und die Mobiliarversicherung. Bei beiden pflegen gewisse Objekte ausgeschlossen zu sein.

Die Versicherungsgesellschaften versichern gegen Feuerschaden und leisten Ersatz nicht allein für den unmittelbaren Brandschaden, sondern auch für den Verlust, der durch Blitzschlag, durch Löschen, Retten, durch das notwendige Ausräumen oder das bewiesene Abhandenkommen der versicherten Gegenstände entsteht. Auch wenn Gebäude, die bei Gesellschaften versichert sind, auf Befehl der Behörde bei einem Brande eingerissen werden, wird der Schaden ersetzt. Dagegen sind Feuerschäden infolge von Kriegsereignissen, Aufruhr, Erdbeben u. dergl. oder groben Verschuldungen des Versicherten von der Entschädigung ausgeschlossen. Ebenso sind in der Regel einzelne Gebäude, sowie einzelne Gegenstände (Geld, Juwelen, Silber- und Goldwaren) von der Versicherung gänzlich ausgeschlossen. Gebäude, welche entweder wegen ihrer Bauart oder wegen der darin getriebenen Gewerbe, wegen Vorräte leicht entzündlicher Stoffe, wegen feuergefährlicher Nachbarschaft oder mangelhafter Löschanstalten besonders gefährlich sind, werden rationellerweise nur gegen Zahlung hoher Versicherungsprämien versichert. Zu diesem Zwecke ist es nötig, daß die Versicherungsgesellschaften auf alle Umstände, welche die Feuergefährlichkeit beeinflussen, achten, und daß zu diesem Zwecke die Versicherten diese Umstände bei dem Abschlusse des Versicherungsvertrages zur Kenntnis bringen müssen. Gewöhnlich werden die Gebäude nach Art ihrer Beschaffenheit in verschiedene Klassen gebracht, welche, abgestuft nach ihrer Feuergefährlichkeit, verschiedene Prämiensätze zahlen. Die Feuerversicherungsgesellschaften haben Grund genug, nach allen Seiten hin ihre Aufmerksamkeit zu wenden, um sich vor Schädigung zu hüten. Sie haben auch längst statistische Übersichten angelegt, welche alle diejenigen Umstände, die für das Versicherungswesen von Bedeutung sind: die Bauart, gewerbliche Verhältnisse, die Löschgelegenheiten, die Zustände der Feuerwehr, die Feuerpolizei 2c., aufnehmen. Nur ausnahmsweise haben die Feuerversicherungsgesellschaften sich bemüht, dem Feuerwehrwesen durch lebhafte Unterstützung fördernd entgegenzukommen. Ob, wenn ein Schaden entstanden ist, die Anstalt überhaupt zu einem Schadenersatz verpflichtet werden kann, ist in jedem einzelnen Falle eine Rechtsfrage und hier nicht zu erörtern. Die Anstalt hat es festzustellen, ob der Versicherte keinen jener Punkte verletzt hat, deren Außerachtlassung die Versicherungsgesellschaft von ihrer Pflicht befreit.

Eine Hauptaufgabe der Feuerversicherung ist die Sorge, daß der Versicherte aus dem Brandschaden keinen Gewinn ziehen, sondern höchstens volle Entschädigung erhalten dürfte. Auch wird die Entschädigung passenderweise an die Bedingung des Wiederaufbaues geknüpft. Ein wichtiger Punkt ist auch die Sicherung der Hypothekgläubiger.

Im Gebiete der Feuerversicherung spricht die Erfahrung zu Gunsten der Staatsanstalten und der Gegenseitigkeitsversicherung.

C. Lebensversicherung. Die verschiedenen Arten von Versicherungsgeschäften, welche man unter dem Ausdrucke Lebensversicherung zusammenfaßt, sind jedenfalls vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus die wertvollsten und wichtigsten. Die Lebensversicherung hat bekanntlich den Zweck, aus kleinen Beiträgen, welche während der Lebensdauer eines Versicherten von demselben bezahlt werden, ein Kapital zu bilden, welches nach seinem Tode seinen Erben ausbezahlt wird. Die Lebensversicherung will demnach denjenigen Störungen, welche durch unvermutet frühzeitigen Tod in dem Werke der Kapitalbildung und Ersparnis dem fleißigen und sorgsamen Menschen hinderlich werden, entgegentreten. Indem die Lebensversicherung dem, der den besten Willen zur Ersparnis hat, auch für den schlimmsten Fall die Vollendung seines Kapital bildenden Strebens garantiert, gewährt sie einen sorgenfreien Ausblick in die Zukunft und enthält einen wesentlichen Antrieb zur Sparsamkeit. Die Anfänge der Lebensversicherung reichen bis in das Mittelalter, wo sie in mancherlei rechtlichen Einrichtungen zum Vorschein kommen: in dem sogenannten Wittum, dem Leibgedinge, der Leibzucht, dem Ausgedinge, dem Rentenkauf. Aus letzterem hat sich der Leibrentenkauf und die Einrichtung der Tontinen entwickelt. Unter einer Tontine versteht man eine Vereinigung von Personen, welche ein Kapital zusammenschießen mit der Bestimmung, daß die Beiträge der zuerst Verstorbenen dem Überlebenden zuwachsen. Erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts traten eigentliche Lebensversicherungsanstalten zuerst in England auf. In Deutschland kommen sie erst zu Anfang des laufenden Jahrhunderts vor.

Die Lebensversicherung unterscheidet sich von den meisten übrigen Versicherungsarten dadurch, daß es sich dabei nicht um die Ausgleichung von Vermögensverlusten, die durch elementare Ereignisse herbeigeführt wurden, handelt, sondern um Versicherung gegen die Gefahren, die dem menschlichen Leben drohen. Der Grundgedanke der Lebensversicherung beruht vor allem auf einer möglichst sorgfältigen Beobachtung der menschlichen Lebensdauer für die verschiedenen Altersverhältnisse u. s. f. Da die Statistik über die Lebensdauer der Menschen immer bessere Anhaltspunkte bietet und die Wahrscheinlichkeitsrechnung die Möglichkeit gewährt, diese Anhaltspunkte weiter zu verwerten, sind die Versicherungsanstalten nicht bei der einfachsten Form der Lebensversicherung stehen geblieben, sondern haben sehr mannigfache Fälle und Kombinationen berücksichtigt.

Hinsichtlich der technischen Einrichtung der Lebensversicherung ist zu erwähnen:

Man unterscheidet Kapitalversicherung und Rentenversicherung. Erstere ist die wichtigere und gewöhnliche. Die Auszahlung des Kapitals kann dabei entweder auf Todesfall oder auf Lebensfall (bei Erreichung eines gewissen Alters) gesichert werden. Bei weitem die häufigste Form ist die Kapitalversicherung auf Todesfall. Bedin-

gungen der Annahme einer Person zur Lebensversicherung: a) Prüfung des Gesundheitszustands (ärztliche Untersuchung und wahre eigene Angaben). b) Pünktliche Prämienzahlung. c) Entsprechendes Verhalten des Versicherten. Für die Höhe der Prämienzahlung maßgebend sind: das Lebensalter des zu Versichernden, seine Gesundheit, die Verwaltungskosten und Geschäftsspesen, die Höhe des Zinsfußes, zu welchem die eingezahlten Prämien angelegt werden können. Bezüglich der Geschäftsspesen verursachen die schwierigste Frage die hohen Abschlußprovisionen der Agenten, welche wieder veranlaßt sind durch die Konkurrenz und durch das Bestreben nach möglichster Geschäftsausdehnung. Sehr wichtig für einen soliden Betrieb ist auch die richtige Berechnung und Verwendung der sogenannten Prämienreserve; ferner eine möglichst solide Anlage aller Fonds.

D. Hagelversicherung. Die Hagelversicherung hat einzelne wesentliche Unterschiede gegenüber der Feuerversicherung. Charakteristisch ist dabei namentlich, daß menschliche Einflüsse auf die Herbeiführung der Beschädigung undenkbar sind. Diese Versicherung bietet übrigens mehr Schwierigkeiten als jede andere. Ihre Gegenstände sind sowohl Halmfrüchte als auch andere Feldfrüchte und selbst Handelspflanzen, Wein und Obst. Die verschiedenen Hagelversicherungsanstalten stimmen in Bezug auf die Gegenstände, die sie zur Versicherung annehmen, nicht entfernt überein. In der Regel ist ein gewisses Minimum von Schaden von der Versicherung ausgeschlossen. In den Versicherungen sind aber sämtliche wirtschaftlich nutzbaren Teile der Bodenerzeugnisse mit inbegriffen.

Die Hauptschwierigkeit der Hagelversicherung liegt darin, daß die verschiedenen Landesteile von Hagelschlägen in sehr verschiedenem Grade heimgesucht sind. In Deutschland sind namentlich einzelne süddeutsche Bezirke außerordentlich stark und häufig heimgesucht gegenüber der norddeutschen Tiefebene. Es kommt aber nicht nur darauf an, wie oft ein Bezirk oder ein Feld vom Hagel heimgesucht wird, sondern auch auf die Jahreszeit. Treten z. B. die Hagelschläge regelmäßig längere Zeit vor der Ernte ein, so können sich die Felder wieder erholen. Die Gesellschaften vergüten keinen größeren Ertrag, als denjenigen, der, wenn kein Hagelschlag stattgefunden hätte, bezahlt worden wäre. Für die Berechnung des Wertes des Ertrages wird der in den Policen angenommene Preissatz verwendet. Den Zeitpunkt für die Abschätzung des Schadens bestimmen die Gesellschaften; vernünftig ist es, diesen Zeitpunkt bald nach dem wirklich eingetretenen Schaden festzusetzen, damit der Schaden möglichst genau bestimmt werden könne. Die Herbeiziehung von Sachverständigen ist zur Schadenfestsetzung unumgänglich notwendig. Die Sachverständigen schätzen dabei: der wievielte Teil des Grundstückes vom Hagel betroffen wurde, welchen Ertrag die versicherten Bodenprodukte nach erlangter Reife geliefert haben würden, und der wievielte Teil dieses Ertrages durch den Hagelschlag verloren ging. Die Kosten der Besichtigung und Abschätzung werden von den Gesellschaften bestritten, welche dagegen bei jedem ersatzfähigen Schaden gewisse Prozente (5) von der Entschädigungssumme abziehen.

E. Viehversicherung. Die Versicherung des Viehstandes geschieht entweder gegen Seuchen oder gegen einzelne Unglücksfälle. Da zu einer kleinen Versicherungsprämie auch die Mittel des Kleingrundbesitzers hinreichen, so sind die Anstalten, welche dem Landwirt gegen eine geringe Prämienzahlung Verluste an seinen Haustieren ersetzen, von großem Nutzen, insbesondere für die Kleinwirte, deren ganzes Betriebskapital oft in ihren Haustieren besteht. Für die Viehversicherung eignen sich besonders kleine, örtliche Vereine, welche von den Gemeindebehörden entweder gegründet und geleitet, oder unterstützt werden. Diese Versicherungsanstalten reichen geschichtlich nur in das vorige Jahrhundert, wo sie 1765 zuerst in Schlesien auftraten. Als Aktiengesellschaften entstanden sie erst im laufenden Jahrhundert.

Die Versicherung erstreckt sich bei diesen Anstalten in der Regel bloß auf die größeren Tiergattungen, einschließlich der Schweine und Ziegen. Die Verluste an Vieh jeder Gattung werden nur zu drei Vierteilen des bei der Versicherung von Sachverständigen abgeschätzten Wertes der Tiere vergütet. Ausgeschlossen von der Versicherung sind Tiere, die von vornherein mit lebensgefährlichen Krankheiten behaftet sind; eine Reihe von Verlusten ungewöhnlicher Art, sowie solche Verluste, die durch grobe Fahrlässigkeit entstanden, sind auch von der Entschädigung ausgeschlossen.

F. Transportversicherung. Nach dem Vorbilde der Seeversicherung hat sich, freilich erst im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts, auch das Versicherungsgeschäft gegen die Gefahren des Fluß- und Landtransportes ausgebildet. Es bestehen zur Zeit in Europa eine Reihe von allgemeinen Transportversicherungsgesellschaften, von welchen manche auch noch andere Versicherungsgeschäfte treiben. Landtransportversicherungen werden übrigens auch von vielen Feuerversicherungsgesellschaften, von Posten, Spediteuren, Eisenbahngesellschaften gegeben. Auch Flußtransportversicherungsgesellschaften giebts.

Die Transportversicherungen stehen in der Regel für alle Gefahren, welche während der Reise entstehen, ein. Die Eisenbahnversicherung insbesondere bietet Entschädigung für die Beschädigungen durch den Transport, wie auch gegen Diebstahl, Verletzung während der Fahrt, auf den Stationsorten und bei der Lagerung. Die Prämien im Transportversicherungsgeschäft richten sich natürlich nach der Ware, nach den Schwierigkeiten und Gefahren der Reise. Neben der Seeversicherung ist die Transportversicherung der juristisch und wahrscheinlich auch technisch am besten ausgebildete Zweig des Versicherungsgeschäftes.

G. Spiegelglasversicherung. Dieser Versicherungszweig hat dem zunehmenden Luxus der großstädtischen Magazine und Verkaufsläden sein Entstehen zu verdanken. Da überhaupt die teuren kolossalen Spiegelfenster in den Straßen der Städte

erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts Mode geworden sind, ist auch der Versicherungszweig ein neuer. In Deutschland und Österreich bestehen Gesellschaften, welche Spiegelgläser versichern.

H. Hypothekenversicherung. Dieses Geschäft hat den Zweck, die Hypothekengläubiger gegen jene Verluste zu schützen, welche ihnen aus dem unzureichenden Werte ihrer Hypotheken möglicherweise zugehen können. Diese Art von Versicherung hat ihren Grund darin, daß diejenigen Hypothekengläubiger, welche vollständig gedeckt sein wollen, in der Regel nur bis ungefähr zur Hälfte des Schätzungswertes der Grundstücke Darlehen geben. Wenn aber ein Grundbesitzer sein Besitztum noch weiter belasten will und, um seine Wirtschaft betreiben zu können, belasten muß, ist er genötigt, zu hohe Zinsen zu bezahlen. Es mußte ein Mittel gefunden werden, um einem Darlehen auf Grundstücke die Vorteile eines hypothekarischen Darlehens auch dann noch zu bewahren, wenn das Darlehen die Hälfte des Schätzungswertes des Grundstückes bei weitem überschreitet. Es ist demnach die Aufgabe der Hypothekenversicherung, namentlich die Gläubiger in zweiter, dritter Hypothek u. s. f. eben so sicher zu stellen, wie die Gläubiger der ersten Hypothek. Die Idee einer solchen Anstalt rührt schon aus dem Jahre 1801; als eigentliche Hypothekenversicherungsgesellschaft verwirklichte sie sich erst 1858. Jetzt bestehen in Deutschland und Österreich mehrere Gesellschaften für Hypothekenversicherung.

I. Kreditversicherung. Unter dem Namen Kreditversicherung sind Anstalten, wahrscheinlich zuerst in Hamburg, ins Leben getreten, welche sich zur Aufgabe gemacht haben, gegen Verluste im Handelsgeschäft zu versichern. Begreiflicherweise stehen diesem Geschäft große Schwierigkeiten entgegen: die Schätzung des in Frage kommenden Risikos, sowie die geringe Neigung des Kaufmanns, seine Schuldner dem Versicherer zu nennen und dadurch seine Kundschaft mitzuteilen; endlich die Befürchtung, daß weniger vorsichtige und sehr unternehmungslustige Kaufleute im Vertrauen auf die durch die Versicherungsanstalt gewährte Sicherheit zu viel wagen und dadurch die Vorteile der Versicherung illusorisch machen würden.

Die Versicherung gegen Verluste im geschäftlichen Betrieb ist gewiß der schwierigste Punkt im Versicherungswesen. Fast alles, was man hierin versuchte, erwies sich als lebensunfähig. Es liegt dies zunächst darin, daß Geschäftsverluste andere Ursachen und anderen Charakter haben, als die dem Versicherungsprinzip zugänglichen Verluste durch Brand, Hagelschlag, Seetransport 2c. Diese sind Ausnahmen, lassen sich statistisch konstatieren und sind vom Willen des Versicherten fast ganz unabhängig. Die Geschäftsverluste dagegen sind nicht Ausnahmefälle; sie gestatten keine statistische Berechnung; wegen des häufigen Vorkommens müßten die Prämien so hoch sein, daß sie selbst wieder zu schweren Verlusten würden.

Gerade die Versicherung würde die Geschäftsverluste vermehren. Denn jeder Geschäftsmann, der sich gegen Verluste gesichert hätte, würde die Prämie nicht umsonst zahlen wollen, sondern weit mehr riskieren, als er außerdem riskiert hätte. Eine auf dem Prämiensystem beruhende Versicherung gegen Geschäftsverluste ist ein Unding, welches durch die Natur der Unternehmung unmöglich gemacht ist.

In Frankreich entstanden vor mehreren Jahren einzelne Versicherungsgesellschaften gegen Geschäftsverluste, verschwanden aber fast sämtlich nach kurzem Dasein. Eine einzige, „Le Ducroire“, bestand 14 Jahre, und wurde hierauf eine andere gegründet (Société d'Assurance mutuelle du Commerce) mit sehr sinnreichen Einrichtungen.

K. Rückversicherung. Seit das Versicherungsgeschäft im großen betrieben wird, hat man dasselbe auch in der Weise angewendet, daß die Versicherungsanstalten selbst sich wieder bezüglich der von ihnen übernommenen Gefahren versichern lassen. Derartige Geschäfte werden als Rückversicherung bezeichnet. Das Charakteristische dieses Geschäftes besteht darin, daß der Versicherer eine übernommene Versicherung entweder ganz oder teilweise einem oder mehreren anderen Versicherern überträgt. Der zuerst Versicherte hält sich an seinen Versicherer. Solche Rückversicherungen sind in England schon im 17. Jahrhundert üblich gewesen; heutzutage sind sie in allen Zweigen der Versicherung üblich. Als Geschäft wird die Rückversicherung in Deutschland teils von anderen Versicherungsgesellschaften, teils auch von eigentlichen, besonderen Rückversicherungsgesellschaften betrieben.

Etwas anderes ist die sog. Beteiligungsversicherung. Bei solchen Versicherungsobjekten nämlich, welche zu sehr hohen Summen versichert sind, kann es vorkommen, daß die Versicherungsgesellschaften die Versicherungsobjekte nicht annehmen, weil dieselben die festgesetzte Maximalsumme übersteigen. In diesem Falle, wenn besonders hohe Beträge versichert werden wollen, können mehrere Versicherungsgesellschaften sich vereinigen, um eine derartige höhere Summe gemeinsam zu versichern. Diese Form bezeichnet man als Beteiligungsversicherung.

(Ausführl. über das Versicherungswesen vergl. bei Masius: Lehre der Versicherung; L. Schmidt: das Ganze des Versicherungswesens; A. Emminghaus: im Handwörterbuch der Volkswirtschaftslehre von H. Rentzsch; Makowizka, in Bluntschlis Staatswörterbuch; Wagner in Schönbergs polit. Ökonomie).

L. Die Militärversicherung und die Unfallversicherung zeigen, daß der Spielraum des Versicherungswesens mit den obengenannten Zweigen noch keineswegs abgeschlossen ist, sondern daß noch mancherlei Ereignisse des Lebens in das Gebiet des Versicherungswesens einbezogen werden können: Krankenversicherung, Ausstattungskassen 2c.

VI. **Politik des Versicherungswesens.** A. Allgemeines. Die Frage, welche Stellung die Staatsgewalt gegenüber dem Versicherungswesen einzunehmen hat, ist noch im Flusse begriffen und erledigt sich nach den Anschauungen, die man überhaupt von der Aufgabe des Staats gegenüber dem wirtschaftlichen Leben der Nation haben kann. Hiernach richtet sich die Beurteilung der wichtigsten

Einzelfragen, welche hier in Betracht kommen. Sie beziehen sich auf den Kassenzwang, die Zwangskassen, auf die Beitragspflicht öffentlicher Körperschaften und auf die obrigkeitliche Regelung oder Beaufsichtigung des freien Versicherungswesens.

B. Kassenzwang, d. h. gesetzliche Nötigung zur Versicherung überhaupt kommt in manchen Staaten bezüglich einzelner Zweige des Versicherungswesens vor (Arbeiterversicherung, in beschränkterer Weise auch Feuerversicherung). Grund hierfür ist nicht bloß das Interesse Einzelner, sondern das allgemeine Interesse der Gesellschaft.

C. Zwangskassen, d. h. Versicherungsanstalten, welche unter rechtlichem Ausschluß der Konkurrenz (Versicherungs-Monopol) zugleich den Vorzug genießen, daß ihnen ein gewisser Kassenzwang Beteiligte zuführt. Vorzug: allgemeinste Ausdehnung der Versicherung.

D. Beiträge anderer Personen und politischer Körperschaften sind bei gewissen Versicherungsarten (Arbeiterversicherung aus sozialpolitischen Gründen) gerechtfertigt.

E. Ordnung des freien Versicherungswesens.

1. Im allgemeinen hat die Wirtschaftspolitik dahin zu trachten, daß im Versicherungswesen weder durch ein Übermaß der Konkurrenz Zersplitterung der Mittel, noch durch zu geringe Konkurrenz monopolistische Ausbeutung der Versicherten, und Beschränkung der wohlthätigen Wirkungen des Versicherungswesens eintritt.

2. Der Grundsatz, nur konzessionierte Versicherungsanstalten zuzulassen, wird durch das allgemeine Interesse an der Ausbreitung und Solidität des Versicherungswesens gerechtfertigt. Für die Gewährung der Konzessionen sind eigene Versicherungsämter angezeigt, aus Juristen und technischen Sachverständigen zusammengesetzt.

3. Sach- und Lebensversicherung soll nicht in einem Geschäft vereinigt sein dürfen, ebensowenig Bank- und Versicherungsgeschäfte.

4. Kontrole der Geschäftsführung sowohl durch die Versicherungsämter als auch vermittels der Verpflichtung zu öffentlicher Rechenschaftsablegung.

5. Ausländische Gesellschaften können unter den für die inländischen geltenden Bestimmungen zugelassen werden.

V. Abschnitt. Die Transportunternehmungen.

Nachdem die allgemeinen Bedingungen und Eigentümlichkeiten des Transportverkehrs schon an anderer Stelle erörtert wurden, sind noch einzelne Hauptzweige des modernen Transportwesens zu betrachten.

1. Kapitel: Fracht, Reederei und Spedition.

Der Grundsatz der Arbeitsteilung hat dazu geführt, daß die Besorgung und Vermittlung von Transporten besondere Berufszweige geworden sind. Diese Berufszweige, geschäftlich organisiert, sind das Frachtgeschäft, die Reederei und das Speditionsgeschäft.

I. **Das Frachtgeschäft.** Unter dem Frachtgeschäft versteht man die gewerbsmäßige Besorgung von Transporten überhaupt, gleichviel mit welchen Transportmitteln sie stattfindet, sowohl zu Land als zu Wasser.

Durch die Verbesserungen, welche im gegenwärtigen Jahrhundert mit den Transportmitteln vorgenommen wurden, sind in dem Frachtgeschäfte ganz neue, andere Verhältnisse eingetreten. Das Frachtgeschäft, welches auf dem Wege der Arbeitsteilung sich von den übrigen Handelsgeschäften allmählich losgelöst und seine eigene Entwicklung genommen hat, zeigt, ebenso wie der Handel, einen Unterschied von regelmäßigen und unregelmäßigen Geschäften. Dieser Unterschied beruht auf der größeren Regelmäßigkeit oder Unregelmäßigkeit des Warenumlaufes überhaupt. Ein anderer charakteristischer Unterschied im Gebiete des Frachtgeschäftes ist der Unterschied von Linienfahrt und freier Fahrt. Bei der Linienfahrt werden bestimmte Handelszüge regelmäßig befahren. Bei der sog. Freifahrt dagegen werden Verkehrsrichtungen eingeschlagen, die nicht im Bereiche des gewöhnlichen Geschäftsganges liegen. Bei der Frachtfahrt auf bestimmten Linien ist die periodische Wiederholung der Fahrten und die Feststellung bestimmter Frachtsätze notwendig. Regelmäßigkeit der Transportbewegung und Zuverlässigkeit der Frachttarife dienen zur Beförderung des Warenumlaufes. Die sog. freie Frachtfahrt kann nur auf einer genauen Kenntnis der Handelsverhältnisse angelegt werden, sonst ist sie vollständig dem Zufall ausgesetzt. Sie schließt sich namentlich an das überseeische Handelsgeschäft an, so daß ein Seefrachtgeschäft ohne kaufmännische Kenntnis geradezu unmöglich ist. Es kommt deswegen häufig vor, daß Frachtgeschäft und Warengeschäft verbunden werden, wobei bald das eine, bald das andere der beiden Geschäfte die Hauptsache ist.

Ein größerer wirtschaftlicher Unterschied innerhalb der verschiedenen Frachtgeschäfte liegt darin, ob die Frachtsätze stetig oder unstetig sind. Ob das eine oder das andere der Fall ist, ist keineswegs etwas Zufälliges. Sondern es ist eine wirtschaftliche Regel, daß die Frachtsätze um so stetiger sein müssen, je stetiger das Frachtverhältnis und je kleiner die angebotenen Frachtmengen im Verhältnis zu dem ganzen Geschäft und zu den Transportmitteln sind. Dagegen kann der Frachtsatz um so mehr von einer jedesmaligen besonderen Vereinbarung abhängen, je unstetiger das Frachtbedürfnis ist und je größer die einzelnen Frachtmengen im Verhältnis zum ganzen Geschäfte und zu den Beförderungsmitteln sind. Hieraus geht auch hervor, daß die Eisenbahnen, die frequenten Dampfschifffahrtslinien und auch die frequenteren Flußschifffahrtslinien feste Tarife haben können. Selbst für Segelschiffe, die auf den geläufigsten Kursen

verkehren, finden sich regelmäßige stetige Frachtsätze, z. B. für die Segelschiffahrt zwischen Bremen und New-York. Dagegen werden für alle unregelmäßigen Frachtfahrten, z. B. für die Frachtfahrten von Landfuhrleuten oder für Seefrachten zwischen Plätzen, welche nur ausnahmsweise in direkten Verkehr treten, die Frachten besonders vereinbart.

Ein gewisses Verhältnis zwischen Frachtsatz und Warenbewegung könnte immer vorhanden sein. Dort, wo die Frachtsätze durch jeweilige Unterhandlungen abgeschlossen werden, ergiebt sich ihre Höhe als Resultat des einzelnen Geschäftes. Wo dagegen feste Frachttarife aufgestellt werden, müssen dieselben auf bestimmten Grundsätzen beruhen.

Eine feste Gestaltung der Frachttarife ist für alle größeren Frachtunternehmungen notwendig zur Vereinfachung des Betriebes und wegen der gleichmäßigen und allgemeinen Thätigkeit solcher Anstalten. Wären die Frachtsätze der Eisenbahnen, der Dampfschiffahrtskurse nicht tarifmäßig für längere Dauer festgesetzt, so würde in jedem einzelnen Benützungsfalle um den Preis gefeilscht werden müssen. Dies wäre bei der ausgedehnten Benützung dieser Transportanstalten ein Unding. Die festen Tarife dienen dem Vorteile sowohl der Frachtunternehmer als auch der Frachtaufgeber, indem sie das Spiel der jeweiligen Konjunktur und Konkurrenz ausschließen. Vollständig wird dieses Spiel nicht ausgeschlossen, weil ja doch von Zeit zu Zeit, je nachdem die Konjunktur des Verkehrs für ein Transportmittel mehr oder weniger günstig ist, Änderungen der Tarife vorgenommen werden können. Aber ein Schwanken der Transportpreise von Tag zu Tag ist wenigstens ausgeschlossen.

Da die Transportleistung des Frachtunternehmers in ihrem Preise denselben Bestimmungsgründen folgen muß, wie alle Preise, so frägt es sich nur noch, ob nicht einer oder der andere dieser Bestimmungsgründe im Frachtgeschäfte von besonders vorwiegender Bedeutung ist. Wichtig ist hauptsächlich die Frage, ob der Wert der Transportleistung für das Publikum Ausschlag geben soll oder die Transportselbstkosten der Frachtunternehmungen. Der Wert der Transportleistung für die Frachtgeber wird sehr häufig von solchen Frachtunternehmungen als Maßstab der Tarife benützt, welche nicht leicht in der Lage sind, wegen der Größe und wegen des zusammengesetzten Charakters ihrer Transportwerkzeuge die Frachtkosten in jedem einzelnen Falle genau zu berechnen. In diesem Falle werden die Schnelligkeit, die gebotene Bequemlichkeit, die größere oder geringere Sicherheit des Transportes, die Wertveränderungen, welche die Güter durch den Transport erfahren, ausschlaggebend für die Höhe des Frachtsatzes sein. Notwendig ist jedoch für eine derartige Abstufung der Frachtsätze, daß das betreffende Frachtunternehmen keiner unbedingten Konkurrenz ausgesetzt ist.

Alle diejenigen Frachtunternehmungen dagegen, welche einer lebhafteren Konkurrenz ausgesetzt sind, werden durch dieselbe gedrängt, ihre Transportselbstkosten zum Maßstab ihrer Frachtsätze zu machen.

Bei allen Frachtunternehmungen lassen sich zwei Hauptgruppen von Selbstkosten unterscheiden:

1. Solche Kosten, welche unabhängig von der Entfernung sind: Einladung und Ausladung (Entlöschung) und

2. solche Kosten, welche mit den Entfernungen zusammenhängen. Für diese verschiedenen Arten von Kosten muß die Fracht Ersatz geben. Da bei langen Fahrten die Kosten der Mühe des Ein- und Ausladens der Transportmittel nicht größer sind als bei kurzen Fahrten, so ist es ganz wirtschaftlich, für lange Fahrten verhältnismäßig geringere Frachtpreise anzusetzen als für kurze Fahrten. Dieser Grundsatz erleidet eine Abänderung, wenn die Kosten des Ein- und Ausladens ganz oder teilweise für den Frachtführer hinwegfallen und von dem Absender selbst übernommen werden.

Bezüglich der Kosten und Mühen des Transports unterscheidet man den Frachtverkehr mit und ohne Haftpflicht. Bei letzterem ist es wirtschaftlich, alle Güter ohne Rücksicht auf ihre Kostbarkeit gleichmäßig zu behandeln, während bei dem Frachtverkehr mit Haftpflicht die größere Haftpflicht für die wertvolleren Güter auch höhere Transportpreise rechtfertigt. Auch die Beschaffenheit der Güter kommt für die Beförderungskosten in Betracht. Güter, welche im Verhältnis zu ihrer Größe schwer ins Gewicht fallen, müssen nach dem Gewicht mit Frachtsätzen belegt werden, weil bei ihnen die Schwere die Frachtkosten verursacht; sperrige Güter dagegen, welche viel Raum bei geringem Gewicht einnehmen, werden rationeller Weise nach dem Maß bezahlt, welches sie an Raum einnehmen. Welche Güter zu der einen oder zu der anderen Gattung zu rechnen sind, kann manchmal streitig sein und muß dann besonders vereinbart werden.

Wohlfeilheit und Schnelligkeit schließen sich in Bezug auf die Transportpreise aus. Je rascher, um so teurer muß der Verkehr werden; je langsamer, um so wohlfeiler muß er sein. Nur Frachtpreise, welche diesem Verhältnis Rechnung tragen, werden das Publikum befriedigen. Die Vermehrung der Schnelligkeit ist zum kleineren Teile eine wirtschaftliche, zum größeren Teile eine technische Aufgabe. Geschäftlich läßt sich die Schnelligkeit bloß durch Abkürzung der Aufenthalte an den Ein-, Auslade- und Umladeplätzen vermehren.

Die Wohlfeilheit des Frachtgeschäftes kann durch Ausdehnung des Betriebes ohne gleichzeitige Vergrößerung der Betriebsmittel vermehrt werden, also durch Vervielfältigung der Fahrten; aber auch durch Vergrößerung der Fahrzeuge, soweit das technisch möglich ist, stattfinden. Auf der See ist man in dieser Hinsicht freier als auf dem Lande. Eine Brigg von etwa 100 Lasten hat ungefähr 5 Mann Bemannung nötig, ein Vollschiff von 1200 Lasten ungefähr 30 Mann. Während sich also die Tragfähigkeit der Fahrzeuge wie 1 : 12 verhält, verhält sich die Ausgabe für Mannschaft wie 1 : 6. Die Vermehrung der Transportmittel hat aber außer den technischen Grenzen auch eine ge-

wisse Grenze in dem Vorhandensein von Waren für die Beschäftigung der Fahrzeuge. Zu große Fahrzeuge finden selten vollauf Beschäftigung.

II. **Die Reederei.** Das Reedereigeschäft besteht darin, daß einer oder mehrere Unternehmer Schiffe bauen oder kaufen und mit denselben Frachtfahrten zur See oder Fahrten auf eigene Rechnung unternehmen. Dieses Geschäft schließt sich sehr innig an das überseeische Warengeschäft an. Im überseeischen Handel, welcher für seine Warenbewegung immer längere Fristen braucht, ist mit jeder Ortsveränderung der Waren auch eine Veränderung der zeitlichen Preise verbunden. Es ist daher die Beurteilung derjenigen geschäftlichen Erfolge, welche durch den Transport der Waren erzielt werden, nur möglich, wenn man zugleich auch die zeitlichen Preisunterschiede beurteilen kann, d. h. wenn man nicht allein Transportant sondern auch Kaufmann ist. Eine Vereinigung mehrerer Personen zu gemeinsamen derartigen Geschäften wird gleichfalls Reederei genannt (auch Maskopei); dabei heißt der Anteil des Einzelnen Part oder Schiffspart; der die Geschäftsführung besorgende Reeder ist dann „Korrespondenz-Reeder". Im übrigen schließt sich die Betrachtung des Reedereigeschäfts teils an das Frachtgeschäft an, teils an den überseeischen Handel.

III. **Die Spedition.** Das Speditionsgeschäft besteht darin, zwischen Warenversendern und Transportunternehmungen zu vermitteln, also Transporte zu besorgen.

Die Gelegenheit zum Speditionsgeschäft wird vorzüglich durch die geographische Lage der Handelsplätze gegeben und ist namentlich dann eine günstige, wenn bei einem Transport wegen des Wechsels der Transportmittel die Zwischenkunft eines Geschäftsmannes notwendig wird. Aber auch an anderen Plätzen kann das Speditionsgeschäft dann hervorgerufen und gewinnbringend werden, wenn es durch die Übernahme von Transportbesorgungen den Geschäftsbetrieb so vereinfacht, daß dem Publikum die Benützung der Vermittlung eines Spediteurs vorteilhafter erscheint als die eigene Besorgung eines Transportes.

Der Gewinn des Speditionsgeschäfts beruht zumeist in der Ersparnis an Arbeit und Kosten durch die gleichzeitige Beförderung einer größeren Anzahl von Versendungen. Durch eine solche gleichzeitige Beförderung von Warensendungen lassen sich Vorteile erreichen, die bei der besonderen Beförderung aller einzelnen Sendungen nicht erzielt werden können. Die sog. Übernahmsfracht, welche manche Spediteure zwischen solchen Orten eintreten lassen, zwischen welchen verschiedene Beförderungsanstalten, jede mit besonderen Tarifen transportieren, ist für die Kaufleute eine große Erleichterung der Preisberechnung, für den Spediteur dagegen bietet die Massenbeförderung Vorteile, die sich sonst nicht erreichen lassen. Abgesehen von anderen Umständen zieht der Spediteur auch daraus Gewinn, daß er ebenso wie die Transportanstalten jeden Bruchteil eines Zentners bei der Frachtberechnung für voll anrechnen kann, während er selbst die Zahlung von Bruchteilen an die Transportanstalten umgehen kann.

Das Speditionsgeschäft findet seine natürliche Grenze darin, daß je mehr es sich ausdehnt, Unterspediteure immer notwendiger werden, welche dann leicht zu Konkurrenten werden können.

Das Speditionsgeschäft wird oft mit dem Frachtgeschäfte in vorteilhafter Weise verbunden, indem bald das eine, bald das andere zur Hauptsache oder Nebensache gemacht wird.

2. Kapitel: Die Eisenbahnen.

I. **Die Gründung.** Da die Eisenbahnen zu den großartigsten Unternehmungen der Gegenwart gehören, ist schon die Gründung ein schwierigeres und umfangreiches Geschäft. Eisenbahnen werden, sofern sie überhaupt die Bestimmung haben, dem allgemeinen Verkehr, nicht bloß dem Interesse einzelner Fabrik- oder Bergwerkbesitzer zu dienen, entweder vom Staat oder von Aktiengesellschaften gebaut und betrieben.

Die Aktiengesellschaften erbauen die Bahnen zum Zweck des Gewinns und sehen es daher als Aufgabe an, jene Linien auszuwählen, welche bei möglichst geringen Kosten möglichst lebhaften Verkehr versprechen.

Wo dagegen der Staat baut, darf er nicht bloß auf den zu erwartenden Gewinn sehen, sondern muß auch höhere staatliche Interessen berücksichtigen. Wenn ein Staat seine reicheren und dichtbevölkerten Gegenden mit Eisenbahnen versehen hat, erscheint es wünschenswert, daß auch die ärmeren und dünner bevölkerten Gegenden nach und nach Eisenbahnen erhalten, um mit in das Leben des Verkehrs gezogen zu werden. Die Erfolge solcher wirtschaftspolitischer Bahnen zeigen sich vielleicht erst nach Jahrzehnten in der höheren Produktivität und Steuerfähigkeit des Landes.

Die Frage, ob der Staat oder die Aktiengesellschaften als Eisenbahngründer den Vorzug verdienen, ist heute ziemlich allgemein zu Gunsten des Staatsbahnsystems entschieden. Die ersten Eisenbahnen waren Privatunternehmungen. Der Staat verhielt sich zuwartend, ob das neue Verkehrswerkzeug prosperieren werde oder nicht, trat indessen, nachdem das erstere erwiesen war, bald aus seiner zuwartenden Stellung heraus, um selbst Eisenbahnunternehmer zu werden. Die Staatsregierungen wurden dazu veranlaßt, teils durch die Aussicht auf finanziell günstige Unternehmungen, teils durch die Absicht, einen so mächtig wirkenden Hebel des öffentlichen Lebens selbst als fürsorgende wirtschaftspolitische Behörde im Interesse des Gesamtwohls vollständig in den Händen zu behalten.

Daß sowohl Staats- als Privatbahnen den Interessen des öffentlichen Verkehrs und jenen der Unternehmer Genüge leisten können, ist durch die Geschichte der Eisenbahnen hinlänglich erwiesen. Während in einigen Staaten, so namentlich in Holland, Württemberg und Baden mit wenigen Ausnahmen fast bloß Staatsbahnen auftraten, in Eng-

land, Frankreich, Österreich, Nordamerika und Italien dagegen die Bahnen von Anfang an Privatbahnen waren oder die vom Staat gebauten Bahnen an Privatunternehmer verkauft wurden, bestanden anderwärts, in Preußen, Belgien, Bayern, Staats- und Privatbahnen nebeneinander.

Die neueste Zeit zeigt eine entschiedene Vorliebe für Staatsbahnen; daher „Verstaatlichung“ vieler bisheriger Privatbahnen.

II. **Kapitalbeschaffung insbesondere.** Die Gründungsgeschäfte der Staatsbahnen sind wesentlich verschieden von jenen der Privatbahnen, indem dabei nicht der Standpunkt des gewinnsuchenden Unternehmers allein, sondern vielfach auch, häufig sogar hauptsächlich jener des sorgenden Wirtschaftspolitikers den Ausschlag giebt.

Beim Bau der Staatsbahnen geht die Initiative bald von der Staatsregierung selbst, bald von den beteiligten Gegenden (Provinzen, Kreisen, Distrikten 2c.) aus. Da die Staatskasse nur selten und nur für kleinere Bauunternehmungen hinreichende Barmittel zu Händen hätte, müssen die Staatsbahnen mit Zuhilfenahme erborgter Kapitalien erbaut werden. Um die Zustimmung der Volksvertretung zur Aufnahme von Darlehen zu erlangen, welche für den Eisenbahnbau verwendet werden sollen, bedarf die Regierung einer hinreichenden Motivierung der fraglichen Eisenbahnlinien. Diese Motivierung findet sie teils in der volkswirtschaftlichen Bedeutung, teils in der finanziellen Rentabilität der Bahnen. Was die volkswirtschaftliche Bedeutung betrifft, so wirkt bei deren Feststellung die thätige Agitation der beteiligten Lokalinteressen auf das Lebhafteste mit; bezüglich der finanziell günstigen Linien ist es begreiflich, daß mit dem Staate auch die Privatunternehmung gerne an deren Gründung herantritt.

Da die Gläubiger des Staates aus einer Eisenbahnschuld ihr Guthaben zu einem festen Fuße verzinst erhalten, während die Aktionäre der Privatbahnen eine bewegliche Dividende erhalten, ist die Beteiligung der ersteren eine etwas andere, als der letzteren. Die Besitzer von staatlichen Eisenbahnobligationen sind Gläubiger eines Unternehmers, die Aktionäre sind selbst Unternehmer. Die Rentabilität der Bahn ist für den Staatsgläubiger von viel geringerer Bedeutung, als für den Aktionär, und zwar von um so geringerer Bedeutung, als der Staat in seinen einträglichsten Linien ein Äquivalent besitzt für die minder einträglichen, als er sich bemüht, seine Eisenbahnschuld rasch zu amortisieren.

Doch besteht auch wieder eine Ähnlichkeit zwischen der Kapitalbeschaffung bei Staatsbahnen und jener bei Privatbahnen, indem letztere meistens auch Prioritätsobligationen neben den Aktien ausgeben.

Jener Unterschied in der Kapitalaufnahme erzeugt einige andere Eigentümlichkeiten. Wegen der Aktienausgabe werden Privatbahnen viel abhängiger vom Geldmarkte als Staatsbahnen. Oft gelingt sogar die Aktienausgabe für ganz neue Unternehmungen nur in Spekulationszeiten; die neue Aktienemission für alte Bahnen hängt vom Kursstande der bisherigen Aktien, von der Spekulationslust des Geldmarktes 2c. ebenfalls ab. An das Eisenbahnaktienwesen schließt sich das Treiben der Agiotage besonders gerne an, weil bis zur Vollendung der Bahn die Rentabilitätsberechnung völlig und auch später noch teilweise unsicher ist. Daher sind die Eisenbahnaktien viel mehr Spielpapiere, als die Obligationen, die der Staat für Eisenbahnanlehen ausgiebt.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen der Privatbahnen und die Aufnahme von Eisenbahnanlehen seitens des Staates sind gleichartige Operationen, beide weniger von der Lage des Geldmarktes abhängig, als die Ausgabe von Aktien.

Die Möglichkeit oder Leichtigkeit, ein Eisenbahnanlehen aufzunehmen, sowie die jeweilige Höhe des Realzinsfußes oder des Emmissionskurses (bei einem bestimmten Normalzinsfuß) hängen zunächst von der Lage des Geldmarktes ab; sodann aber vom regelmäßigen Kredit des Schuldners. Ein Staat mit guter Finanzlage erhält Eisenbahnkapitalien billiger, als Privatunternehmer. Ein Staat mit schlechter Finanzlage dagegen teurer.

Im allgemeinen haben in Bezug auf die Kapitalbeschaffung die Staatsbahnen den Vorzug vor den Privatbahnen und verlieren denselben nur bei außerordentlicher Zerrüttung der Staatsfinanzen.

III. **Der Bau.** A. Unter Eisenbahnbauökonomie versteht man die Gesamtheit jener Grundsätze, nach welchen die den gegebenen geographischen und kommerziellen Verhältnissen am meisten entsprechende Bauart des Eisenbahnkörpers ausgewählt und durchgeführt wird. Es handelt sich bei der Eisenbahnbauökonomie zunächst darum, ob die geographischen Verhältnisse und der zu erwartende Verkehr der Bahn den Bau einer Primärbahn, einer dem extensiven Verkehr dienenden oder einer bloßen Lokalbahn rechtfertigen. Je nachdem dies der Fall ist, wird bei den Grunderwerbungen, bei Erd- und Kunstarbeiten, bei der Gestaltung des Schienenweges, der Stations- und Bahnhofanlagen, wie bei der Ausstattung mit Fahrmaterial darauf zu sehen sein, daß all diese Einzelheiten miteinander ein harmonisches Ganzes bilden. Es müssen also die Baukosten richtig verteilt werden.

Bei der Wahl der Bauart darf man nicht allein die gegenwärtigen Verhältnisse in Betracht ziehen; es ist auch zu berücksichtigen, ob die entscheidenden Umstände auf sehr lange Zeit hin verhältnismäßig konstante sein werden, oder ob zu erwarten ist, daß die Bedingungen, welche jetzt für eine bestimmte Bauart sprechen, sich ändern werden. Werden insbesondere Bahnen gebaut, welche einem zur Zeit schwachen Verkehr dienen sollen, und ist die Möglichkeit vorhanden, daß innerhalb eines gewissen Zeitraums der stärker werdende Verkehr auch ein leistungsfähigeres System verlangt: dann wird man in der Gegenwart schon nach einem System greifen müssen, welches eine Steigerung seiner Leistungsfähigkeit gestattet. Im andern Fall ist die Wahl eines billigen Systems, welches keine Steigerung seiner Leistungsfähigkeit gestattet, gerechtfertigt.

Tiefer in die Geheimnisse der Eisenbahnbauökonomie einzudringen, ist allein dem Techniker gestattet. Was vom rein wirtschaftlichen Standpunkte sich beurteilen läßt, ist hier sehr wenig. Vor allem gelten folgende Hauptgrundsätze:

1. Was für den Moment am wenigsten kostet, ist keineswegs immer das Beste. Stets muß bei allen Teilen des Baues nicht allein die Wohlfeilheit, sondern auch die Sicherheit und die Dauerhaftigkeit im Auge behalten werden. Aus diesen drei Faktoren zusammen resultiert erst die vorzüglichste Qualität des Baues.

2. Man baut nicht nach der Schablone, sondern jede Bahn, jede Örtlichkeit stellt bestimmte Ansprüche an die Eisenbahnbauökonomie. Wenn auch gewisse allgemeine Regeln feststehen, so lassen dieselben doch immerhin einigen Spielraum; sie ändern sich auch langsam mit den Fortschritten der Technik.

3. Man baut nicht allein für die Gegenwart, sondern auch für die Zukunft. Manches, was, wenn man bloß die Gegenwart berücksichtigen wollte, Verschwendung genannt werden könnte, wird weise Vorsicht, wenn man die Zukunft berücksichtigt, und manche Knauserei der Gegenwart rächt sich dadurch, daß man in Zukunft viel größere Ausgaben zu machen hat, weil man eine mäßige Ausgabe in der Gegenwart scheute.

4. An allem darf eher gespart werden, als an jenen Bauausgaben, die für die Sicherheit des Betriebs nötig sind. Aber auch da ist ein Übermaß zu vermeiden.

5. Die einzelnen Teile des Baues müssen in ihrer Ökonomie harmonisch zusammengefügt sein. Solider und kostspieliger Unterbau fordert entsprechende Gestaltung des übrigen und umgekehrt.

B. Verschiedene Arten des Baues. Man unterscheidet hier:

a) Eisenbahnen ersten Ranges, welche dem intensiven, internationalen Verkehr dichtbevölkerter Länder dienen und mit allen Verkehrsmitteln die Konkurrenz aushalten sollen, verlangen eine Trace, welche in horizontaler und vertikaler Richtung möglichst wenig von der geraden und ebenen Linie abweicht. Ob kleinere Städte, und selbst solche von mittlerer Größe, durch die Bahn berührt werden oder nicht, ist für solche Bahnen nicht so wichtig, um eine Abweichung von der nächsten Linie zu rechtfertigen. Denn die größeren Städte schließen sich von selbst durch Zweigbahnen an. Die Eisenbahnen ersten Rangs haben aber nicht die Aufgabe, Städte zu verbinden, sondern zwischen den kommerziellen Mittelpunkten entfernter Länder den Verkehr zu vermitteln.

Billigkeit und Schnelligkeit des Transports verlangen auf diesen Bahnen Verringerung der Betriebskosten durch Vermeidung von Steigungen und Krümmungen. Eine Bahn, welche Hügel und Thäler umgeht oder übersteigt, statt sie zu durchbrechen und zu überbrücken, verursacht viel höhere Betriebskosten wegen Mehrverbrauch an Brennmaterial; sie kann nicht massenhaft und nicht schnell genug befördern und läuft Gefahr, durch eine andere zweckmäßigere oder kürzere Linie Konkurrenz zu erhalten.

Wie weit bei solchen Bahnen ersten Ranges Steigungen und Krümmungen zu reduzieren sind, läßt sich nur für jeden speziellen Fall angeben; daß die Steigungen nicht über 20—30 Fuß auf die geogr. Meile betragen sollen, ist wohl ein sehr weit gehendes Verlangen. Noch störender als Steigungen sind vielleicht die Kurven, namentlich wegen der größeren Gefahr, welche sie für Schnellzüge bedingen.

b) Es giebt auch Hauptbahnen mit schwachem Verkehr. Denn in manchen sehr ausgedehnten Ländern ist der Verkehr noch wenig entwickelt und müssen deshalb die Bahnen, um zu rentieren, wohlfeil gebaut werden. Dort haben sie die Aufgabe, Vorläufer späterer, vollständig ausgerüsteter Linien zu sein, das volkswirtschaftliche Leben weiter Gegenden aufzuschließen und der Zivilisation den Weg zu brechen, bis das Maß des anwachsenden Verkehrs die Herstellung kompletter Bahnen als wirtschaftlich gerechtfertigt erscheinen läßt. In solchen Ländern können auch Bahnen mit dürftigem Verkehr die Längendimensionen der größten Hauptbahnen erreichen. Diesen Charakter haben viele außereuropäische Bahnen, in Europa jene Rußlands und andere. Bei solchen Bahnen pflegen die Anforderungen an Schnelligkeit mäßig zu sein; man braucht deshalb Kurven und Steigungen nicht zu scheuen; die Betriebsmittel müssen danach eingerichtet sein. Das Hauptaugenmerk muß auf die mögliche Gestaltung des zukünftigen Verkehrs gerichtet sein. Ist sehr rasche Vermehrung dieses Verkehrs zu erwarten, so muß bei den Grunderwerbungen, Brücken, Tunnelbauten 2c. die Notwendigkeit eines zweiten Geleises, größerer Bahnhöfe 2c. in Rücksicht gezogen werden. Steht dagegen ein Anwachsen des Verkehrs noch in unberechenbarer Ferne, so mögen solche Bahnen, um zu rentieren, billig bauen, um so rasch als möglich nicht allein ihr Kapital verzinsen, sondern auch amortisieren zu können und daher in allem ihren Schwerpunkt im gegenwärtigen Verkehr suchen, um so mehr, als sie vielleicht bald durch Konkurrenzbahnen Einbuße erleiden können.

c) Bahnen mit lebhaftem Lokalverkehr, sofern sie nicht etwa ausschließlich in Bergwerksbezirken liegen und vorzugsweise zum Transport von Kohlen, Erzen 2c. dienen, haben verhältnismäßig weniger von den durch politische Ereignisse herbeigeführten ungünstigen Handelskonjunkturen zu leiden und am wenigsten die Anlage von Konkurrenzlinien zu fürchten. Mit der Erweiterung des Eisenbahnnetzes, mit der stets schärfer werdenden Konkurrenz auf den Hauptverkehrslinien werden die Eisenbahnen darauf hingewiesen, alle Quellen des Verkehrs aufzuschließen, um sich dauernde Zuflüsse zu sichern.

Gegenwärtig muß ein großer Teil der Hauptbahnen noch danach trachten, das Verkehrsgebiet der Hauptlinien durch Verlängerung und Abzweigung derselben, durch Fusion mit angrenzenden Bahnen, durch den Bau neuer Linien im Charakter der Hauptbahnen zu erweitern und dadurch von der Konkurrenz unabhängig zu werden. Daneben ist

aber das leichteste Mittel zur Hebung inneren Verkehrs die Förderung der Anlage von Lokalbahnen. Solche Bahnen mit starkem Verkehr dürfen in Bezug auf die Solidität des Baues von den frequenten Hauptbahnen nur wenig abweichen, etwas mehr hinsichtlich der Steigungen u. Krümmungen, der Bahnhofanlagen u. namentl. hinsichtlich des Betriebes.

d) Die reinen Lokalbahnen (Vizinalbahnen) haben die Aufgabe, weniger belebte Gegenden, kleinere Industriebezirke mit weniger bedeutendem Verkehr zu verbinden. Sie eignen sich für den Lokalverkehr zwischen kleineren Städten, großen Industriedörfern, ausgedehnten Rohproduktenlagern, wichtigen Forsten; auch für den Verkehr auf Inseln, welche mit dem, dem großen Verkehr dienenden Eisenbahnnetze nicht in Zusammenhang gebracht werden. Ihr Nutzen ist noch immer nicht hinreichend gewürdigt worden, nicht etwa, als ob man ihn nicht eingesehen hätte, sondern vielmehr deshalb, weil die Bestrebungen, gewissen Orten Eisenbahnverbindungen zu verschaffen, meist darauf ausgingen, diese Orte an Hauptlinien zu situieren. Auf diese Weise haben oft kleine Ortschaften und Industrieplätze mit Anwendung hoher Kosten Hauptbahnen erhalten; das heißt die Hauptbahnen wurden zu Gunsten dieser Orte von der geraden Linie abgelenkt, obgleich Lokalbahnen (mit Anschluß an die Hauptbahn) viel praktischer gewesen wären, indem sie nicht allein ihr Baukapital besser verzinst hätten, sondern auch leichter in größere Nähe der Orte und Produktionsplätze zu bringen gewesen wären, als die Hauptbahnen. Hätte man von Anbeginn darauf geachtet, überall Netze von Hauptbahnen ohne Berücksichtigung kleinerer und mittlerer Orte anzulegen, so wäre das Eisenbahnwesen viel vollkommener, als dies heutzutage der Fall ist.

C. Die Projektierung. Während man unter Bahnrichtung bloß die im allgemeinen angedeutete Linie einer zu erbauenden Bahn versteht, das heißt die Endpunkte und etwa einen oder ein paar der wichtigsten Punkte innerhalb der Bahn, ist die Bahntrace die genau festgestellte horizontale und vertikale Lage der Bahn, zur Erdoberfläche. Der Theorie nach geht die Bestimmung der Bahnrichtung der Bestimmung der Trace voraus; aus praktischen Gründen hängen beide zusammen. Die Bestimmung der Trace und ihre Bearbeitung durch Anfertigung von Bauplänen und Kostenvorschlägen nennt man die Projektierung einer Bahn. Sie muß dem Beschlusse, ob eine Bahn gebaut werden soll oder nicht, vorangehen, denn ehe man weiß, ob ein Bau ausführbar ist und wie viel er beiläufig kosten wird, kann sich niemand auf ein Unternehmen einlassen.

So läßt der Staat beim Staatseisenbahnbau die Bestimmung der Bahntrace in ihren wesentlichsten Punkten (ein sog. generelles Projekt) vorangehen, weil er unnötige Versuche und Kosten vermeiden will, und ebenso verlangt er auch von Privatunternehmern den Nachweis, daß eine solche allgemeine Projektierung mit Erfolg stattgefunden hat.

Zur Projektierung einer Bahn gehören sowohl gediegene technische, als volkswirtschaftliche Kenntnisse, um die Trace so zu gestalten, daß allen Erfordernissen eines soliden und billigen Baues und eines vorteilhaften Betriebes Genüge geleistet wird. Die Bauwürdigkeit einer Linie mit Berücksichtigung der möglichen Varianten und Konkurrenzlinien kann man nur beurteilen, wenn man nicht allein die Schwierigkeiten und Kosten des Baues zu berechnen vermag, sondern auch die Betriebskosten und den Ertrag der Linie aus den richtigen Erhebungen des zu erwartenden Verkehrs. Es handelt sich also nicht allein um die Baukosten, sondern es sind zur Beurteilung verschiedener Baulinien für jede derselben dem Baukapital auch die zu kapitalisierenden Betriebskosten zuzurechnen und der zu kapitalisierende Ertrag gegenüberzustellen, wodurch sich erst für jede Linie ein Gesamtbild der zu erwartenden Rentabilität gestaltet. Erst die Vergleichung dieser Gesamtbilder entscheidet über die Bauwürdigkeit der einen oder anderen von mehreren Eisenbahnlinien.

D. Systeme der Verdingung. Von Wichtigkeit in Bezug auf die Ökonomie des Baues sind die verschiedenen Systeme der Verdingung. Diese Systeme sind abgestuft von jenem, wobei die Eisenbahnverwaltung den Bau bis ins Detail selbst durch eigene Beamte ausführen läßt, bis zu jenem, wo sie den ganzen Bau einem Unternehmer überläßt. Es scheint, als ob zur Zeit die Urteile über die verschiedene Güte dieser Systeme noch immer nicht ganz festbegründet seien. Man unterscheidet:

1. Den Regiebau oder Kleinakkord, wobei der Bauherr (Staat oder Aktiengesellschaft) durch eigene Beamte und Ingenieure den Bau in allen Einzelnheiten ausführt, die Materialien selbst kauft, die Arbeiter selbst bezahlt. Häufig die einzig mögliche Form, namentlich in Deutschland bei Staatsbahnen beliebt, liefert der Regiebau die solidesten, wenn auch nicht die wohlfeilsten und schnellsten Bauten.

2. Den Akkordbau mit Nachmessung, wobei eine Verdingung an Bauunternehmer auf Grund genauer Voranschläge geschieht und nach vollendeter Ausführung eine Nachmessung der geleisteten Arbeiten und Abrechnung stattfindet. Ein weitverbreitetes Verfahren, liefert solide und nicht zu teure Bauten bei kurzer Bauzeit, aber ist immerhin ziemlich umständlich.

3. Die Preislistenentreprise, wobei mit dem Unternehmer ein Verzeichnis von Einheitspreisen vereinbart wird. Kostenvoranschläge fehlen ganz oder fast ganz. Dieses Verfahren hat meist arge Mißhelligkeiten und Prozesse zur Folge; sein einziger Vorzug ist Beschleunigung des Baues.

4. Die Pauschsummen-(General-)Entreprise, wobei ganze Eisenbahnstrecken, ja ganze Bahnen an Unternehmer um einen bestimmten Preis vergeben werden. Dieses System ist für den Bauherrn das einfachste, bietet aber das freieste Spiel für liederliche Bauart und kann leicht die Solidität des ganzen Unternehmens gefährden.

5. Den gemischten Bau, wobei einzelne Teile der Bauausführung in eigener Regie unternommen, andere an Bauunternehmer vergeben werden.

E. Ausführung des Baues. Sehr häufig treten den nächsten Verbindungslinien zweier örtlich verschiedener Punkte mannigfache Hindernisse entgegen in der vertikalen Bodengestaltung: Hügel, Gebirgsketten, Thäler, Gräben, Gewässer. Was für Mittel gebraucht werden sollen, um diese Hindernisse zu überwinden oder ihnen auszuweichen, das ist eine Frage, welche in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung zahlreicher Umstände, namentlich auch der Betriebsbedingungen, beantwortet werden muß.

Man hat im wesentlichen drei Methoden, derartige Hindernisse zu behandeln.

1. Bestehen die Hindernisse in Anhöhen und Vertiefungen, so liegt es nahe, dieselben durch Steigungen und Gefälle zu überwinden. Dies ist das einfachste und bei nur mäßigen Steigungen wohlfeilste Auskunftsmittel für den Bau, erhöht aber wegen des zur Überwindung von Steigungen nötigen Kraftaufwandes später die Betriebskosten.

Wo Steigungen und Gefälle absolut notwendig sind, ist man bestrebt, so zu bauen, daß die Abweichungen von der horizontalen Linie nirgends mehr betragen, als 1 : 40, d. h. 1 Meter Steigung auf 40 Meter Bahnlänge. Allerdings mußten einzelne Bahnen wegen außerordentlicher Terrainschwierigkeiten auch von diesem Grundsatze abweichen.

2. Die andere Methode besteht in der Umgehung der Bodenhindernisse mittels Krümmungen. Durch solche Umwege werden zwar in der Regel die Kosten der Grunderwerbung größer, die Linie etwas länger und der Betrieb erfordert mehr Zeit und mehr Kraft, als wenn man die horizontale und gerade Linie hätte einhalten können. Wo übrigens Krümmungen nötig sind, achtet man darauf, sie (der Sicherheit wegen) mit möglichst langen Radien anzulegen. Wo billig gebaut werden mußte und man auf die Schnelligkeit des Betriebs nicht so sehr Rücksicht zu nehmen hatte, erschienen die Bahnen vielfach gewunden, oft auf lange Strecken den Biegungen der Flußthäler folgend, wie z. B. bei der sächsisch-böhmischen Bahn im Elbthale.

Übrigens sind keineswegs Bodenhindernisse allein Ursache der Bahnkrümmungen. Die letzteren haben auch ökonomische Gründe: Berührung oder Vermeidung von Ortschaften, Einfahrten in Bahnhöfe u. dergl.

3. Unter Umständen ist es den wirtschaftlichen Grundsätzen am entsprechendsten, die von der geographischen Bodengestaltung gebotenen Hindernisse durch Kunstbauten zu beseitigen. Wann von denselben Gebrauch gemacht werden soll, läßt sich keineswegs im allgemeinen bestimmen. Dies muß in jedem einzelnen Falle geschehen unter Berücksichtigung aller auf den Bau und den Betrieb einwirkenden Umstände, unter sorgfältiger Berechnung der Kosten der Kunstbauten gegenüber jenen Kosten, welche ohne Anwendung von Kunstbauten durch Umgehung der Hindernisse oder durch Überwindung derselben mittels Steigungen und Gefälle für Bau und Betrieb erwachsen. Durch Anwendung von Kunstbauten wird der Bau teurer; aber der Betrieb ökonomischer, teils wegen Vermeidung von Steigungen und Gefällen, teils wegen Hinwegfall von Umwegen. Es läßt sich im allgemeinen nur der Grundsatz aufstellen, daß, je stärker voraussichtlich eine Bahn benützt werden wird, um so mehr Veranlassung gegeben ist, unter Vermeidung von Steigungen, Gefällen und Umwegen die gerade horizontale Linie durch Kunstbauten herzustellen.

Die Kunstbauten sind Brücken, welche jetzt mehr und mehr aus Eisen gefertigt werden; Tunnels, deren Kosten von der Länge, der Art des Bodens 2c. abhängen; Einschnitte und Dämme.

F. Spurweite und Geleise. Die Spurweite, d. h. die Entfernung der beiden Schienenreihen von einander (im Lichten) ist eine der wichtigsten Fragen der Eisenbahnbauökonomie. Geringere Spurbreite, billigerer Bau, leichtere Transportwerkzeuge, weniger rascher Verkehr stehen im Zusammenhang, während die breitere Spurweite viel teurer zu stehen kommt, lebhaften raschen Massenverkehr und entsprechendes Fahrmaterial voraussetzt.

Es entstand schon für die ersten Bahnen die Frage, ob bei allen Bahnen die gleiche Spurweite angewendet werden sollte, um den direkten Übergang der Wagen von einer Bahn auf die andere zu ermöglichen, oder ob, dem verschiedenen ökonomischen Charakter der Bahnen entsprechend, mehrere Spurweiten anzuwenden seien, und wann von diesen, wann von jener Anwendung gemacht werden sollte. In Deutschland ist die Spurweite der Lokomotivbahnen vorschriftsmäßig 1 Meter 43 Centimeter 52 Millimeter oder 4′ $8^1/_2$″ engl., dagegen beträgt sie bei Pferdebahnen mitunter nur 30″.

Bahnen werden bald mit einem, bald mit zwei Geleisen erbaut; mehr als zwei Geleise finden sich selten, meist nur auf kurzen Strecken in der Nähe von Hauptverkehrsknoten. Für lebhaften Betrieb sind Doppelgeleise ein dringendes Erfordernis. Fast sämtliche Bahnen Deutschlands wurden bei ihrer Entstehung mit nur einem Geleise erbaut. Gleiches geschah in den meisten übrigen Ländern mit wenigen Ausnahmen. Erst als sich der Verkehr bedeutend hob, mußte für zweite Geleise gesorgt werden. Durch die Herstellung mehrerer Geleise werden die Baukosten vergrößert; aber der Betrieb kann ein rascherer werden, weil bei Doppelgeleisen das Begegnen und Kreuzen der Züge nicht, wie bei einfachen, auf die Stationen beschränkt ist. Unglücksfälle und Beschädigungen können bei eingeleisigen Bahnen den Verkehr hemmen, bei doppelgeleisigen nicht leicht. Die Sicherheit des Verkehrs ist indessen bei Doppelgeleisen nicht größer, als bei einfachen; sie kann sogar geringer werden, weil bei Unterbrechungen des einen Geleises das andere für beide Verkehrsrichtungen benützt wird, was leicht Irrtümer im Signalwesen und in der Weichenstellung veranlassen kann.

Zu militärischen Zwecken bei Kriegsfällen haben sich mehrgeleisige Bahnen als besonders brauchbar erwiesen.

G. Bahnhöfe. Die Wichtigkeit der Bahnhöfe für die Eisenbahnökonomie liegt darin, daß eine gute Anlage derselben große Ersparnisse im Betriebe erzielen kann und die Wahl ihrer Stellung allein

schon von großem Einfluß auf die Zukunft der Bahnen werden kann.

Man unterscheidet:

1. Hauptstationen, d. h. jene größeren Bahnhöfe, welche entweder an Enden von Eisenbahnen liegen oder an denen wenigstens Züge anfangen und enden;

2. Zwischenstationen, welche so bedeutend sind, daß an ihnen entweder alle oder doch die überwiegend meisten Züge anhalten;

3. Nebenstationen, hauptsächlich für Vermittlung des Lokalverkehrs. Die kleinsten heißen Haltestellen.

IV. **Der Betrieb.** A. Allgemeines. Der Eisenbahnbetrieb soll das durch Bau und Ausrüstung geschaffene Kapital mit Hilfe ständiger Arbeitskräfte fruchtbar machen. Diese Aufgabe verlangt einerseits möglichst vollkommene Leistung, anderseits möglichste Kostenersparnis:

Als positive Leistung verlangt man vom Eisenbahnbetriebe:

1. Schnelligkeit, erzielt durch technische Vollkommenheit des Weges, der Fahrzeuge und bewegenden Kräfte, wie durch die ganze Anordnung und Einrichtung (Züge mit verschiedener Schnelligkeit für die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse; verschiedene Beförderungsarten der Güter 2c.).

2. Sicherheit in allen Zweigen des Dienstes.

3. Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Betriebs, insbesondere pünktlichen Abgang u. Ankunft.

4. Bequemlichkeit für Güter-, wie für Personentransport.

5. Ordnung und Klarheit in den wechselseitigen Ansprüchen von Publikum und Eisenbahnen.

6. Wohlfeile Benützung im Personen- wie Gütertransport.

Nach der negativen Seite hin verlangt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit möglichste Ersparnis an den Selbstkosten der Transportleistung. Diese Anforderung steht zwar im allgemeinen im Widerspruche mit jenen positiven Anforderungen; in vielen Einzelheiten ist aber eine Versöhnung dieses Widerspruches möglich und zwar durch das Streben, einen möglichst massenhaften Verkehr zu erzielen.

B. Grundform des Betriebs. Als verschiedene Grundformen des Betriebs sind zu unterscheiden: Verwaltung durch den Eigentümer selbst und Verpachtung. Dieser Unterschied ist von besonderer Wichtigkeit hinsichtlich des Betriebs der Staatsbahnen.

1. Die eigene Verwaltung der Staatsbahnen macht es allein möglich, die Vorteile, die das Staatsbahnwesen überhaupt haben kann, geltend zu machen. Die eigene Verwaltung des Staates läßt sich auch technisch und ökonomisch mindestens ebensogut einrichten, als diejenige einer Gesellschaft.

2. Verpachtungen von Staatsbahnen an Privatunternehmer sind schon öfter durch Regierungen, die sich in bedrängter Finanzlage befanden, geschehen. Über den Inhalt der Pachtverträge entscheiden in solchen Fällen nicht volkswirtschaftliche Interessen, sondern die jeweilige Finanzlage, die Notwendigkeit, sofort große Summen zu erhalten 2c. Meistens wird dabei der Pachtzins auf einmal oder in wenigen großen Raten im voraus bezahlt. Für den Inhalt der Pachtverträge bei kleineren Strecken und namentlich Grenzstrecken sind oft nicht nur wirtschaftliche Erwägungen maßgebend, sondern der Wunsch, günstigen Anschluß zu erreichen.

C. Elemente des Betriebs. Drei Elemente sind es, aus welchen die Gesamtaufgabe der Eisenbahnverwaltung zusammengesetzt ist, nämlich:

1. Ein ökonomisches, welches die Beischaffung der Transportgegenstände, deren Verladung, Transport und Ablieferung besorgt, die Preise des Transports bestimmt, die Kosten und Einnahmen berechnet und verbucht und die angemessene Verwendung der Reinerträge besorgt.

Man hört oft als sogenannten Grundsatz ausgesprochen: Eisenbahnen müssen kaufmännisch betrieben werden; was mit anderen Worten so viel heißen soll, als: die Eisenbahnverwaltungen müssen jeden Vorteil, der sich ihnen bietet, zu Nutze machen und jedes Mittel ergreifen, welches geeignet ist, eine Steigerung der Einnahmen herbeizuführen. Damit sollen die rücksichtslosen Konkurrenzmaßregeln, die ausnahmsweisen Begünstigungen von Spediteuren, Grossisten und dergleichen mehr gerechtfertigt werden. Jener Grundsatz ist aber falsch. Es wird einem Kaufmann manches gestattet werden, was einer Eisenbahnverwaltung nicht wohl ansteht. Der Gesichtskreis des Kaufmanns ist ein anderer; er hat zunächst seinen eigenen Vorteil ins Auge zu fassen. Eine Eisenbahn, welche immer daran denken muß, daß sie mit großen, allgemeinen Interessen verwachsen ist, darf nicht diese Interessen wegen eines momentanen Vorteils außer Acht lassen.

2. Ein technisches, welches dafür sorgt, daß Bahn und Betriebsmittel vorhanden und in gutem Stande seien, so daß der Transport schnell und sicher geschehen kann. Man unterschätzt gewöhnlich die Wichtigkeit der Betriebsverbesserungen gegenüber den Fortschritten im Eisenbahnbau. Die großen Fortschritte im Eisenbahnwesen beruhen viel mehr auf den Betriebsverbesserungen, insbesondere auf den Fortschritten der Maschinenfabrikation, während der Fortschritt im eigentlichen Bau des Bahnkörpers viel weniger wichtig, zum Teil sogar nur von lokaler Bedeutung ist. Dies zeigt sich schon an der Geschichte der Eisenbahnen. Von den althellenischen Steingeleisen bis zur heutigen Schienenstraße ist ein viel geringerer Fortschritt, als von den griechischen Wagen bis zur modernen Lokomotive; ein Fortschritt, welcher bei weitem nicht diese Kühnheit des menschlichen Gedankens beanspruchte, sondern vielfach durch den Zufall und die einfachsten technischen Schlußfolgerungen erzielt werden konnte. Auch die kecke Anwendung stärkerer Kurven, worin die Nordamerikaner vorangingen, sowie die Anwendung starker Steigungen, die zuerst bei deutschen Bahnen üblich wurden, sind nicht den Fortschritten des Eisenbahnbaues, sondern jenen des Maschinenbaues zuzuschreiben.

3. Ein juristisches, welches dafür zu sorgen hat, daß alles, was die anderen beiden Elemente thun, den Staatsgesetzen und den speziell für die Bahnen gültigen Rechtsregeln entspreche, sowie daß die Rechte, welche die Bahnen ihrerseits beanspruchen dürfen, in keiner Weise verletzt werden.

D. Einteilung der Betriebsgeschäfte. Die Einteilung der Betriebsgeschäfte ist in den verschiedenen Staaten, wie auch bei den einzelnen Verwaltungen durchaus verschieden. Doch lassen sich überall gewisse Hauptgruppen von Betriebsgeschäften unterscheiden, nämlich:

1. Die Zentralleitung (Zentralverwaltung); nebst Tarifwesen und Rechtssachen.

2. Die Bahnverwaltung (Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör).

3. Der Betriebsdienst im engeren Sinne: Beschaffung der Transport- und Zugkraft nebst Materialverwaltung; Zugdienst; Personen- und Gepäckförderung; Güterdienst; Kassa- und Rechnungswesen und Kontrolle; Statistik; Versicherungswesen &c.

E. Verhältnis von Verkehr, Bau und Betrieb. Verkehr, Bau und Betrieb müssen sich gegenseitig entsprechen. Die verschiedene Intensität und Extensität, die verschiedenen Gegenstände des Verkehrs fordern nicht allein verschiedene Arten des Baues, sondern auch verschiedene Formen des Betriebes. Es wäre sehr verfehlt, wollte man einem schwächeren Verkehr dieselbe Bauart und dasselbe Betriebsmaterial zur Verfügung stellen, wie einem weit stärkeren, und etwa die Transportleistung bloß insoweit nach der Stärke des Verkehrs modifizieren, als man mehr oder weniger Züge laufen läßt. Streng genommen müßte mit der Stärke des Verkehrs auch jedes einzelne Detail in Bau, Betriebsmitteln und Administration stärker, ausgedehnter, kunstvoller und komplizierter werden.

Aber dieses Anpassen der Bau- und Betriebsformen an die mannigfachen Qualitäten und Quantitäten der Verkehre hat seine Grenzen darin, daß die Verkehre nicht gleich bleiben, sondern sich ändern und daß, wenn ihnen die Bau- und Betriebsformen ganz genau angepaßt wären, diese auch sich mit den Änderungen des Verkehrs fortwährend ändern müßten. Dies wäre unwirtschaftlich, weil zu kostspielig; und man wird sich also darauf beschränken müssen, die Gesamtheit von Bau und Betrieb dem Verkehr um so inniger anzupassen, je konstanter derselbe zu bleiben verspricht; in den Details wird man Bau und Betrieb um so genauer dem Verkehr entsprechend gestalten können, je weniger kostspielig eine dem etwa zunehmenden Verkehr entsprechende Änderung sein wird. Die festesten, die unveränderlichsten Teile des Eisenbahnkapitals also müssen für die längste, die flüssigsten, die veränderlichsten Teile dagegen für die kürzeste Zeit dem Verkehr entsprechen. Letztere sind für die Gegenwart, erstere für die Zukunft.

F. Die Fahrpläne. Die Aufstellung von Fahrplänen ist absolut notwendig zur Erhaltung der erforderlichen Ordnung in dem vielverzweigten Geschäfte des Eisenbahnbetriebs. Die Grundbedingungen des Betriebs: Sicherheit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit hängen durchaus von der Aufstellung der Fahrpläne ab.

Der Fahrplan ist die feste Anordnung der Fahrzeit, der Zahl und Art der Bahnzüge, der Kreuzungen, Aufenthalte und Anschlüsse.

Die Aufstellung geeigneter Fahrpläne gehört zu den schwersten Aufgaben der Betriebsverwaltung. Es muß mit möglichster Einfachheit und Sparsamkeit, mit möglichster Fernhaltung aller die Sicherheit des Betriebs bedrohenden Gefahren, den Anforderungen des ganzen riesenhaften modernen Verkehrs entsprochen werden.

Dabei kann die Eisenbahnverwaltung unmöglich allen Wünschen des Publikums entsprechen. Es gilt daher hier wie bei der Gründung und beim Baue der Bahnen, die wichtigsten und allgemeinsten Interessen des Verkehrs herauszufinden und in erster Linie zu berücksichtigen, und die Befriedigung der weniger wichtigen Forderungen erst in zweiter Linie zu versuchen.

Verschieden sind oftmals die Bedürfnisse des durchgehenden und des Lokalverkehrs. Es lassen sich für die Behandlung dieser Gegensätze wenig allgemein giltige Regeln aufstellen. Bei Bahnen, welche für den Lokalverkehr oder für den durchgehenden Verkehr, für den Personen- oder für den Güterverkehr vorzugsweise gebaut sind, muß die betreffende Verkehrsgattung auch bei der Aufstellung der Fahrpläne vorzugsweise berücksichtigt werden. Aber der Verkehr verschiebt sich von selbst im Laufe der Zeit und die Bahnen verschieben ihn noch mehr, so daß oft die beim Bau im Auge gehabten Interessen zurücktreten gegen solche, die im Laufe des Betriebs auftauchen. Durch die Aufstellung der Fahrpläne wird die Rentabilität einer Bahn wesentlich mitbedingt. Es muß daher die Bestimmung der Fahrpläne zunächst den Bahnverwaltungen überlassen bleiben. Diese werden insbesondere bestrebt sein, von Nachbarbahnen, Posten und Schiffahrtsunternehmungen günstige Anschlüsse zu erhalten. Eine Erleichterung bei der Aufstellung der Fahrpläne liegt darin, daß die Eisenbahnnetze keineswegs auf einmal, sondern allmählich zu ihrer jetzigen Ausdehnung gekommen sind. Jede neue Linie trat mit gewissen Ansprüchen hinsichtlich des Betriebs hervor und in Verbindung mit den vorhandenen Linien. Es gilt nun, bei jeder neu gebauten Linie deren spezielle Betriebsansprüche zu prüfen und dieselben mit dem für ältere Linien bereits im Laufe der Zeit herangewachsenen Fahrplan in Verbindung zu bringen. Dabei hat meistens der Betrieb der neuen Linie sich dem Fahrplan der älteren einzuschmiegen; häufig werden aber auch ältere Fahrpläne durch den Betrieb neuer Linien verändert.

Für jede einzelne neue Linie erwachsen bald eine Reihe von Erfahrungen, welche bei der weiteren Feststellung und Abänderungen der Fahrpläne benützt werden können.

G. Die Betriebsreglements. Die Ordnung der Verhältnisse zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen findet ihren Ausdruck in den sogen.

Betriebsreglements. Ein Betriebsreglement ist die Gesamtsumme von Ordnungen und Bedingungen, unter denen die Bahn die Verpflichtung zur Beförderung im regelmäßigen Verkehr gegenüber dem einzelnen übernimmt. Das Betriebsreglement bezieht sich daher auf alle einzelnen, bei dieser Beförderung entstehenden Verhältnisse, als Fahrkarten, Frachtbriefe, Tarife, Lieferzeit, Auf- u. Abgabeordnung der Güter, Verpackung derselben u. Haftung der Bahn.

Dienst- und Betriebsreglement dürfen einander nicht widersprechen; gegenüber dem Publikum ist das Betriebsreglement rechtlich ein Vertragsentwurf, den der einzelne eingeht, sobald er die Bahn benützt. Das Reglement vertritt rechtlich den Frachtvertrag. Es regelt den Transport von Personen, Gepäck, Gütern, Tieren und anderen Gegenständen, indem es namentlich die Art der Übernahme, der Beförderung, der Ablieferung und gegenseitigen Haftbarkeit bestimmt.

Alle von den Eisenbahn-Betriebsreglements gegebenen Vorschriften und Bestimmungen sind als (stillschweigend) verabredete Nebenbestimmungen des Eisenbahntransportvertrags aufzufassen. Von demselben Standpunkte aus sind auch die den Reglements offenbar untergeordneten, die Fahrpreise und Fahrzeiten betreffenden Bestimmungen der öffentlich bekannt gemachten Tarife u. Fahrpläne zu betrachten.

Daß die Bestimmungen des Betriebsreglements als stillschweigend unter den Parteien verabredete Transportbedingungen anzusehen sind, ist selbst dann anzunehmen, wenn in dem betreffenden Personalbillet, Gepäckschein oder Frachtbrief auf die Bestimmungen der Reglements und Tarife nicht besonders verwiesen wäre.

Bei der Aufstellung von Betriebsreglements kann man wegen deren großer volkswirtschaftlicher Bedeutung gar nicht vorsichtig genug umgehen. Von den in diesen Reglements enthaltenen Klauseln und von ihren Konsequenzen hängt in hohem Grade die Schnelligkeit und Sicherheit des Transports, die Promptheit des Verkehrs, die kulante und leichte Abwicklung des Frachtgeschäftes, Klarheit und Rechtssicherheit in den Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Publikum ab.

Die Bestimmungen der Reglements sind teils zivilrechtliche, welche sich auf das eigentliche Vertragsverhältnis zwischen Publikum und Eisenbahnen beziehen; teils aber auch polizeiliche, auf die Sicherheit des Transports bezüglich.

H. Der Personentransport insbesondere. Beim Personentransport kommen dieselben Anforderungen wieder zum Vorschein, welche an den Gesamtbetrieb gestellt werden müssen, nur mit dem Unterschied, daß hier die Sicherheit des Betriebs ganz entschieden in den Vordergrund tritt und ihr gegenüber alle anderen Anforderungen, namentlich Wohlfeilheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit zurückstehen müssen, während die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit, als mit der Sicherheit auf das Innigste zusammenhängend, gleichfalls hervorragende Beachtung verdient.

Eine Betrachtung des Personenverkehrs der Eisenbahnen kann von verschiedenen Standpunkten ausgehen und demnach auch die Gesamtgeschäfte des Personenverkehrs danach gruppieren.

1. Nimmt man den politisch-wirtschaftlichen Standpunkt des Beurteilers als Einteilungsgrund, so kann man unterscheiden:

a) Wirtschaftliche Fragen, die beim Personentransport erscheinen;

b) Sicherheitspolizeiliche Verhältnisse, die zu berücksichtigen sind, und

c) Rechtsverhältnisse zwischen den Eisenbahnen und den Reisenden.

2. Sieht man auf die obenerwähnten Anforderungen, so kann man unterscheiden: Maßregeln in Bezug auf Sicherheit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Wohlfeilheit.

3. Sieht man dagegen auf die Hauptzüge der Betriebstechnik, auf die Aufeinanderfolge der einzelnen Betriebshandlungen, so unterscheiden sich die Geschäfte des Personentransports in solche, welche

a) Als Vorbereitung zur Abfahrt erscheinen: Bereithaltung und Zusammenstellung der Züge, Billetverkauf, Gepäckexpedition.

b) Geschäfte während der Fahrt und auf den Stationen. Von besonderer ökonomischer Wichtigkeit ist das Billetwesen. Die Verwaltung der Billetvorräte ist schwierig und kompliziert, da auf größeren Stationen 6—700 verschiedene Billetgattungen vorhanden sind, viele davon überdies in großen Vorräten. Die Verpflichtungen und Rechte, welche die Reisenden durch den Ankauf der Billets für die Benützung der Bahnen erwerben, ergeben sich aus den Reglements.

I. Der Gütertransport. Die Eisenbahntransportgüter lassen sich in Hinsicht auf die Beförderungsart, auf die Transportpreise und die Expedition, sowie auf die Garantieleistung in folgende Unterabteilungen unterscheiden:

1. Eilgüter.
2. Gewöhnliche Frachtgüter, und zwar solche
   a) zur Normalfracht oder
   b) zur ermäßigten Fracht.
3. Ganze Wagenladungen von Rohstoffen, welche noch billiger als die unter b) befördert werden.
4. Sperriges (Pausch-) Gut, d. h. solches, welches bei geringer Schwere einen bedeutenden Raum beansprucht.
5. Außergewöhnliche Gegenstände, d. h. solche, deren Transport mit besonderen Schwierigkeiten oder mit einem außergewöhnlichen Aufwande an Kräften und Mitteln verbunden ist, und welche deshalb, wenn überhaupt, nur nach besonderer Vereinbarung befördert werden.

Der Eilgutverkehr ist die einfachere Art des Güterverkehrs. Im Eilgutverkehr besteht auf den meisten Bahnen nur ein einziger Frachtsatz für den Transport zwischen den verschiedenen Punkten der Bahnen. Die Auswerfung des Transportpreises ist daher sehr einfach, er besteht aus jenem Frachtsatze nebst den betreffenden tarifmäßigen Spesen an Ort und Stelle des Abgangs und der Ankunft. Diese Spesen können sein:

Vergütungen für Ausfertigung der Frachtbriefe und Frankaturnoten,
Auf- und Abladegebühr,
Kosten des Abholens und Bringens der Güter,
Reparatur der Verpackung,
Auslagen für zoll- und steueramtliche Behandlung und für die hierauf bezüglichen Papiere.

Der Frachtgutverkehr dagegen ist die normale Art des Massengüterverkehrs. Er gestattet bei billigeren Transportpreisen ein genaueres Eingehen der Verkehrsthätigkeit in die ökonomischen und technischen Eigentümlichkeiten der verschiedenen Güter.

Außer diesem wichtigsten Unterschiede giebt es noch andere Unterscheidungen: Versandt-, Empfangs- und Durchzuggüter; verpackte und unverpackte Güter; ferner Sammelladungs-Güter, Dienstgüter 2c.

Der gesamte Güterdienst zerfällt in zwei Hauptgruppen von Thätigkeiten: in die eigentliche Fortbewegung derselben, welche wesentlich technischer Natur ist und in die Güterabfertigung oder Expedition.

Die Güterabfertigung ist eine administrative und wirtschaftliche Thätigkeit und umfaßt: die Auslieferung; die Prüfung der Aufnahmefähigkeit hinsichtlich der Verpackung, des Inhalts und der Begleitpapiere; die Gewichtsfeststellung; die Annahme des Guts; Abschluß des Frachtvertrags; Ausfertigung der Aufnahmebestätigung; Berechnung der Frachtgebühren; Bezettelung; Einlagerung; Verladung; Plombierung der Wagen; Ausfertigung der Verlade-Papiere; Kartierung; Verbuchung; Übergabe der Güter an die Zugbeamten; Kontrolle der Beförderung; Behandlung der Güter in Zwischenstationen (Aussetzen von Wagen; Hemmung der Beförderung durch den Versender; Zurückhaltung wegen Verkehrsstörungen; Umladungen; Übernahme beim Übergang auf andere Bahnen); endlich die Übernahme der Güter an der Bestimmungsstation durch die dortige Expedition, Empfang der Begleitpapiere, Prüfung derselben, Prüfung der Wagenverschlüsse, der Zahl der Stückgüter und ihrer Übereinstimmung mit den Begleitpapieren; hierauf Bestätigung des Empfangs an den Packmeister (Zugführer); Vermerkung von Beschädigungen, von überzähligen Gütern; Aufnahme der ausgeladenen Güter in Schuppen oder Überladewagen. Dann folgt die Dekartierung (Übergabe der Begleitpapiere an das Stationsbureau; Prüfung derselben; Prüfung, beziehungsweise Berechnung der Fracht- und Nebengebühren nach dem Tarif 2c.). Nach der Dekartierung findet die bahnamtliche Abfuhr oder die Avisierung der Empfänger statt. Die Auslieferung an den Empfänger geschieht erst nach Barbezahlung der Fracht- und Nachnahmebeträge. Hierbei kommen mancherlei Verschiedenheiten und besondere Einrichtungen vor; Frachtstundungen; Übergabe der Güter an Rollfuhrunternehmer; bahnhoflagernde Güter.

Die Rechnungs- und Kasseführung beim Güterdienste ist verschieden nach Art des herrschenden Buchungssystems. Das Rechnungsmaterial wird, gesondert nach Versandt- u. Empfangsgütern, von den Stationsverwaltungen an die Kontrollbehörden eingeschickt.

K. Das Fahrmaterial. Beim Fahrmaterial ist zu berücksichtigen:

1. Die Größe des Wagenparks. Die richtige Zahl der Wagen ist nur dann vorhanden, wenn jede Verwaltung einen Fahrpark besitzt, welcher der Bewegung der Personen und Güter auf der eigenen Bahn vollkommen entspricht. Wenn Jahr für Jahr die Wagen der einen Bahn Millionen Achsmeilen auf fremden Bahnen mehr leisten müssen, als die Wagen der Nachbarbahnen auf jener leisten: so ist daraus wohl zu erkennen, welche Bahnen unzureichende Betriebsmittel haben.

Der Wagenpark einer Bahn muß um so größer sein, je mehr Zentner Gut auf der fraglichen Bahn eine Meile weit zu transportieren ist, er kann aber um so kleiner sein, eine je weitere Strecke jeder Zentner auf der Bahn durchschnittlich zurücklegt und je vollständiger die Wagen ausgenützt werden.

2. Die Ausnützung des Materials. Die Ökonomie des Betriebes erfordert eine möglichst vollständige Ausnützung des gesamten Fahrmaterials; sie duldet nicht, daß das große, im Fahrmaterial steckende Kapital müßig liege oder laufe.

Und zwar erstreckt sich dieser Grundsatz auf Lokomotiven wie auf Personen- und Güterwagen. In allen Fällen handelt es sich um Vermeidung des toten Gewichtes (des ertraglosen Gewichtes des rollenden Materials) und der toten Zeit (Stillstehen der Wagen und Lokomotiven).

Leider fehlt es in jeder Hinsicht noch an einer entsprechenden Ausnützung.

Die Lokomotiven sind sehr häufig, wenn sie nicht geradezu leer stehen, (wie z. B. Reservemaschinen), mit dem Transport von Lasten beschäftigt, welche für ihre Kraft und Herstellungskosten viel zu gering sind.

Ähnlich steht es mit der Ausnützung der Personenwagen, weil die Koupees von Station zu Station bald leer werden, bald sich wieder füllen und immer ein großer Teil der Plätze leer mitgefahren wird. Der Unterschied in den Kosten der Beförderung eines leeren Personenplatzes und in jenem eines besetzten ist sehr gering; um so mehr ist darauf zu achten, daß die Plätze besetzt seien. Es stehen sich hier die Interessen der Passagiere bezüglich ihrer Bequemlichkeit und jene der Bahn bezüglich der Ökonomie entgegen. Eine vollständige Ausnützung der Personenwagen ist indessen ein Ding der Unmöglichkeit; der Verkehr von und nach den einzelnen Stationen ist zu verschieden. Jeder Personenwagen wird, auch wenn er von einer Hauptstation völlig besetzt abgeht, mehr und mehr Passagiere ohne entsprechenden Ersatz abgeben, je weiter er sich von der Hauptstation entfernt und erst, wenn er sich einer anderen Hauptstation nähert, sich wieder mehr füllen. Dies ist ein Grund der unvollständigen Ausnützung; andere liegen in dem Leerstehen der Wagen auf den Bahnhöfen, in dem System der Klassen, in der nicht nur örtlich, sondern auch zeitlich verschiedenen Frequenz. Und all diese Umstände sind unvermeidliche.

Auch die Güterwagen sind keineswegs immer

mit der Ladung belastet, welche sie wirklich tragen könnten. Die durchschnittliche Last, welche sie tragen, beträgt kaum die Hälfte von jener. Die Ursache liegt darin, daß die Wagen häufig leer gehen oder mit solchen Gütern belastet, welche ihre Tragfähigkeit nur wenig in Anspruch nehmen. In Deutschland beträgt die durchschnittliche Belastung 30—50 Prozent der wirklichen Tragfähigkeit.

Bedenkt man hierzu, daß die Güterwagen nur zeitweise wirklich im Dienst sind, so ergeben sich noch viel größere Verluste. Sieht man die Wagen nur während ihrer Bewegung als arbeitend an, so beträgt ihre Dienstzeit bloß 5 Prozent ihrer ganzen Dauer; rechnet man auch das Beladenstehen hinzu, kaum 20 Prozent.

Die Hindernisse einer ordentlichen Ausnützung der Wagen sind:

a) Der Umstand, daß keineswegs jede Station ebensogroße Lasten versendet, als sie empfängt. Ihre Verkehrsverhältnisse sind mannigfaltig und finden die Gründe in den Verschiedenheiten ihrer Rohproduktion und Industrie und ihrer Volksdichtigkeit, resp. Konsumtion. Jene Stationen, welche in Gegenden der Rohproduktion liegen (Getreide- und Waldländer, Distrikte mit Bergwerken, Steinbrüchen und dergl.) versenden regelmäßig weit größere Lasten, als sie empfangen; die Waggons laufen ihnen leer oder nur mit geringen Lasten zu. Dichtbevölkerte Industriegegenden aber und Städte ziehen Rohprodukte in großen Massen an und geben dagegen Industrieprodukte ab. Die Rohprodukte werden teils als Nahrungsmittel verzehrt, teils durch die Industrie verwandelt; in jedem Falle ist die Zufuhr weit größer, als die Abfuhr; die Wagen kommen mit voller Last und gehen mehr oder weniger leer zurück. Für die enorme Zufuhr von Brennmaterial nach großen Städten und Fabrikplätzen giebt es absolut kein Abfuhräquivalent.

b) Die faktische Unmöglichkeit, alle einzelnen Wagen immer voll zu beladen. Keine Bahnverwaltung kann auf jeder Zwischenstation für jeden den Zug verlassenden Reisenden sofort wieder auf einen neuen Passagier mit Sicherheit rechnen, der den leeren Platz einnähme. Und wie mit den Reisenden, so mit den Gütern. Sollen die Güterzüge nicht ganz ungehörige Aufenthalte erleiden, so kann unterwegs nur ein geringer Teil der Stückgüter in solche Wagen derselben Bestimmungsstation geladen werden, welche noch Raum bieten. Zu Sendungen von 25 bis 30 Zentner z. B. wird jede Versandtstation in der Regel schon einen besonderen Wagen beladen und in den Zug stellen. Auf diese Weise wird ein großer Teil der Wagen eines Zuges mit halber Ladung eingestellt und befördert. Zur Milderung dieses Übelstandes müssen Komplettierungen durch Umladung auf gewissen Stationen vorgenommen werden. Aber wenn dies Leergehen der Wagen vollständig vermieden werden sollte, müßten auf jeder Station, wo überhaupt Güter aus- und aufgeladen werden, Umladungen vorgenommen werden; was man dabei durch Ausnützung der Wagen ersparen würde, ginge anderseits durch Zeitverlust und vermehrten Arbeitsaufwand verloren.

c) Ein weiterer Grund sind wohl auch die Bestimmungen, welche für die Benutzungsweise der Wagen in den größeren und kleineren Eisenbahnverbänden getroffen und zwischen den im Verkehr stehenden Verwaltungen vereinbart sind. Durch solche Bestimmungen schloß man die Benutzung im Binnenverkehr entweder ganz aus oder beschränkte sie; ein Übergang auf alle Bahnen und Verwendung nach Seitentouren wurden nicht gestattet und zudem die Entladungsfristen meistens sehr kurz bemessen, so daß jene Verwaltungen, welche keinen starken Verkehr mit anderen Bahnen haben, oft in die Lage kommen, die Wagen zur Vermeidung der Strafmieten leer zurückzusenden. Liberalität in den Wagenbenutzungsregulativen ist daher zu empfehlen.

d) Auch der Lokalverkehr liefert einen Grund der unvollständigen Wagenausnützung. Oft werden Wagen tagelang ohne Not an einzelnen Stationen zurückbehalten, teils wegen mangelhafter Aufsicht der Unterbeamten, teils wegen Bequemlichkeit der Arbeiter. Sodann kommt in Betracht, daß bei Entladung angekommener Wagen den fremden der Vorzug gegeben wird, aus Furcht vor der Strafmiete, so daß die eigenen Wagen nachstehen müssen. Auch muß berücksichtigt werden, daß der eigentliche praktische, d. h. äußere Güterdienst meist von weniger gebildeten Personen überwacht wird, welche den der Verwaltung aus dem Stillstand der Wagen erwachsenden Schaden nicht beurteilen können.

Das wirksamste Mittel zur möglichsten Vermeidung dieser Verluste ist die Vereinigung der Interessen, resp. auch der Geschäfte großer Komplexe von Eisenbahnen, womöglich die völlige Verschmelzung der Verwaltungen.

Ein anderes Mittel, gut ausgenutzte Wagenparke zu erhalten, ist es, wenn die Eisenbahnverwaltungen, wie in England in sehr ausgedehntem Maße geschieht, die Beschaffung der Transportmittel sowohl wie die Beförderung und Behandlung der Transporte, einzelnen Eigentümern und Unternehmern überlassen, die ihr Interesse, durch Partizipieren am Gewinn, mit dem der Absender verschwistern, so daß es der Vorteil dieser ist, die nötigen Transportmassen für die, ihnen mit zugehörigen Transportmittel stets bereit zu halten. Die gewöhnlichen Transportwege werden dann durch die Privatfuhrwerke besorgt, und die Eisenbahnen haben nur für außergewöhnliche Fälle Vorrat zu halten, dessen Wert sich durch hohe Miete an die Versender gut verzinst.

3. Die Dirigierung und Kontrollierung der Eisenbahnwagenparks wird um so schwieriger, je länger, frequenter und verzweigter die Eisenbahnwagenparks sind. Schon bei mäßiger Ausdehnung eines Bahnkomplexes sind besondere Einrichtungen notwendig, um einen schnell kursierenden Wagenpark von 100 Achsen per Bahnmeile wirksam und zweckmäßig zu dirigieren.

Eine solche Dirigierung ist aber nicht anders denkbar, als in der Weise, daß man täglich an

einer hierzu bestimmten Zentralstelle vom Verbleibe der Wagen innerhalb der letzten 24 Stunden, sowie vom Bedarf an solchen für die nächsten 24 Stunden vollkommene und genaue Kenntnis erhält, und dieser Kenntnis entsprechend, täglich über das gesamte Material präzis disponiert.

Selbstverständlich ist ein solches Dispositionswesen nicht anders als mit Hilfe des Telegraphen zu handhaben.

4. Die Qualität des Fahrmaterials. (Vorschriften über die nötige Sicherheit und zeitweilige Prüfungen.)

5. Die Erhaltung des Fahrmaterials. Hierfür ist ein eigenes Personal (Maschinenmeister ꝛc.), sowie Materialmagazine und Werkstätten erforderlich.

VI. **Bahnunterhaltung.** Die Unterhaltung der Eisenbahnen in fahrbarem Zustande erfordert ein eigenes mit dieser Aufgabe betrautes Personal, sowie finanzielle Mittel, welche zu den laufenden Betriebskosten gehören. Um für außergewöhnliche Zufälle, sowie für die Zeit, in welcher die ursprüngliche Anlage völlig abgenützt sein werde, hinreichende Hilfsmittel zu haben, wurden oft eigene Reserve-, resp. Erneuerungsfonds gegründet.

Wo solche Fonds bestehen, werden sie am Ende des Betriebsjahres aus dem Reinertrag mit einer größeren oder kleineren Dotation bedacht. Je länger diese Ansammlung währt und je bedeutender sie wird, um so mehr ist bei Beurteilung des Wertes der betreffenden Eisenbahnpapiere nicht nur der jährliche Ertrag, sondern auch die Größe dieser Fonds zu berücksichtigen.

Der Erneuerungsfonds wird gebildet, um zu Zeiten, wo der Oberbau und das Betriebsmaterial durchgreifender Reparatur bedürfen, die Beträge dafür demselben entnehmen zu können, damit die Betriebsüberschüsse nicht zu sehr geschmälert werden. Man denkt dabei, daß nach einer Reihe von Jahren auf einmal ein Zeitpunkt kommen werde, in welchem eine umfassende Reparatur an Bahn und Betriebsmaterial stattfinden muß. Solche Zeitpunkte kommen für ein einzelnes Haus, für eine Maschine; aber nicht für eine Bahn. Jede Bahn von einiger Ausdehnung kommt vielmehr nach einigen Betriebsjahren, wie die Erfahrung gezeigt hat, in eine bestimmte konstante Lage, in welcher die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahn und des Materials sich fast gleich bleiben. Zweckmäßig erscheint es immerhin, durch die Bildung solcher Fonds, von mäßigem Umfang, die Schwankungen in der Höhe der Erneuerungs-Ausgaben auszugleichen. Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Anlage werden aus Reserve- und Spezialfonds, aus Betriebsüberschüssen oder durch neue Anlehen bestritten.

Anders verhält sichs mit dem Amortisationsfonds bei Staatsbahnen. Wo der Staat mit geliehenem Gelde Bahnen baut, hat er die Pflicht, aus den Überschüssen, welche nach Abzug der Betriebskosten und nach vertragsmäßiger Verzinsung seiner Eisenbahnschuld bleiben, so rasch als möglich einen Amortisationsfonds anzusammeln, welcher wachsen muß, bis er die Höhe der Eisenbahnschuld erreicht hat. Denn es ist ja möglich, daß durch die Konkurrenz neuer Verkehrsmittel, durch irgend welche bedeutende Fortschritte der Technik der Wert der Bahnen bedeutend geschmälert würde. Bei Aktienbahnen hätte dies bloß die Wirkung, daß die Aktionäre sich gestehen müßten, eine verfehlte Spekulation gemacht zu haben. Bei Staatsbahnen aber hätte es die Wirkung, daß eine spätere Generation in die von einer früheren angesammelte Schuldenlast als Schuldner eintreten müßte, ohne ein genügendes Äquivalent dafür zu besitzen. Eine solche Überbürdung der Möglichkeit schlechter Eisenbahnrente auf die Schultern künftiger Generationen wäre eine zwar wohlfeile, aber kurzsichtige Eisenbahnpolitik. Der Amortisationsfonds der Staatseisenbahnen ist daher ebenso notwendig und gerecht, als es überhaupt alle Staatsschuldentilgung ist.

VII. **Die Rechnungs- und Kontrollgeschäfte.** Ein geordnetes Rechnungswesen ist für die Eisenbahnverwaltung von ungemeiner Wichtigkeit, weil von seiner zweckmäßigen Einrichtung die Möglichkeit mancher Ersparung und einer genügenden Kontrolle abhängt. Diese aber sind Hauptbedingungen des Ertrags der Bahnen.

Zweckmäßig ist das Rechnungswesen dann eingerichtet, wenn es einfach ist und doch hinreichende Garantien bezüglich der Kontrolle gewährt. Hierzu muß bei der Einrichtung der ganzen Eisenbahnverwaltung stets das Ganze im Auge behalten werden; der Faden des inneren Zusammenhanges darf niemals verloren gehen, der Plan nicht stückweise gemacht werden.

Die Rechnungs- und Kontrollgeschäfte des Eisenbahnbetriebs lassen sich in folgende Hauptgruppen von Geschäften zusammenfassen:

1. Die Anfertigung der Betriebs-Etats (Voranschläge), begründet auf die Ergebnisse der früheren Jahre, sowie auf jene wirtschaftlichen und technischen Ereignisse, welche etwa Änderungen im Betrag der Einnahmen oder der Ausgaben erwarten lassen.

2. Die Führung von Rechnungen und Erstattung von Rapporten über die stattgefundenen Betriebsereignisse. Eine solche Rechnungsführung und Rapporterstattung geschieht durch alle einzelnen Behörden und Beamten, deren Thätigkeit mit den Betriebsergebnissen zusammenhängt: also durch die Stationen, Billetverkäufer, Güter- und Gepäckexpeditionen, Werkstätten- und Magazinverwaltungen, Billetausgabe-Bureaux, Zugführer, Wagenmeister ꝛc. Außer den fortlaufenden Rechnungen sind auch Inventarienbücher zu führen.

3. Die Kassenführung.

4. Die Betriebskontrolle. Sie ist:

a) Eine unmittelbare (aktive), ausgeübt von jedem Dienstvorstand über die ihm unterstellten Geschäfte und Personen, auch von besonderen Kontrolleuren. Hierher gehören auch Kassen- und Material-Revisionen. (Wagen, Decken, Ketten ꝛc.)

b) Die Rechnungskontrolle, ausgeübt meistens durch besondere Abteilungen der Zentralleitung. Kontrolliert werden die oben erwähnten Rechnungen und Rapporte. Die Rechnungskontrolle gliedert

sich wiederum in: Einnahmenkontrolle (Hauptkontrolle), Ausgabekontrolle, Materialienkontrolle, Wagenkontrolle (Beaufsichtigung der Wagenausnützung, Führung der Rechnung über die Thätigkeit der Wagen und Lokomotiven, über Benutzung fremder Wagen 2c.).

5. Die Eisenbahnbuchhaltung, zur Zusammenfassung und Ordnung der Betriebsergebnisse. Sie fertigt auch die statistischen Geschäftsberichte.

6. Die Verwaltung der Formulare 2c.

7. Fertigung der Expeditionen über Gegenstände der Kontrollen und des Rechnungswesens.

8. Abrechnung mit der Post.

9. Die Abrechnung mit anderen Bahnen. Hierüber ist zu bemerken: Da jede Bahn mit allen Nachbarbahnen von Zeit zu Zeit Rechnung austauschen muß über die einander gemachten Transportleistungen und über die Miete von Wagen, so giebt dies zahlreiche Abrechnungen, aus welchen sich eine außerordentliche Komplikation der Geschäfte namentlich des Gütertransports ergiebt.

Um dieses gegenseitige Abrechnungsgeschäft zu erleichtern, hat man in England schon 1842 ein Zentralabrechnungsbureau ins Leben gerufen, welchem nach und nach fast alle englischen Eisenbahnen beitraten, so daß es jetzt eine freiwillige Vereinigung von Eisenbahngesellschaften darstellt, das einzige gemeinsame Band der britischen Bahnen. Dieses Abrechnungsbureau (Railway Clearing House) umfaßt folgende Geschäftszweige:

1. Abrechnung des Personen-, Güter- und Viehverkehrs, sowie Ausgleichung der betr. Geldbeträge;

2. Kontrolle der Wagen, Decken, Bindestricke und Ketten in Bezug auf die Feststellung der Miete 2c.;

3. Regelung der Entschädigung für verlorene und beschädigte Güter;

4. Regelung der Entschädigung für beschädigte Wagen;

5. Das Versicherungswesen für Päckereien und Güter im durchgehenden Verkehr.

An der Spitze dieses Clearing House steht ein Komitee, worin jede am Clearing System teilnehmende Bahn durch einen Delegierten vertreten ist. Alle Tage schließt die Anstalt ihre Rechnungen so, daß jede beteiligte Bahn den Stand ihrer Verhältnisse erfahren kann.

VIII. **Roh- und Reinertrag.** Bei der Beurteilung der Ertragsfähigkeit einer Bahn frägt es sich, von welchem Gesichtspunkte aus die Beurteilung stattfinden soll.

1. Sieht man bloß auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bahn, so ist maßgebend der Rohertrag, und zwar sowohl der absolute, d. h. der Rohertrag der ganzen Bahn, als auch der relative, d. h. der durchschnittliche Rohertrag der einzelnen Meile. Vorausgesetzt muß jedoch dabei werden, daß die Verschiedenheiten der Transportpreise in den verschiedenen Ländern auch den Verschiedenheiten des Nationalreichtums entsprechen. Wenn dies zutrifft, ist der absolute Rohertrag ein Ausdruck der ganzen Verkehrsmasse, welche von einer Bahn oder einem Eisenbahnnetze besorgt wird und der relative Rohertag drückt dann aus, mit welcher Intensität die verschiedenen Bahnen sich am Verkehr beteiligen.

Da man jedoch an der Zahl der befördernden Personen und an der Masse der transportierten Güter einen einfacheren und für alle Länder in gleicher Weise brauchbaren Maßstab des Verkehrs hat, wird man in der Regel den letzten anwenden.

Der Rohertrag wird durch zwei Faktoren hergestellt, nämlich durch

a) die Frequenz einer Bahn an Gütern und Personen,

b) die Höhe des Preises der Transportleistungen oder die Tarife.

2. Betrachtet man die Eisenbahnen vom Standpunkte der Privatspekulation, so sind sie Unternehmungen, welche um eines erwarteten Gewinns willen ins Leben gerufen werden. Von diesem Standpunkte aus frägt sichs, wie sich die Bahnen rentieren, d. h. zu welchem Prozentsatze sich die auf den Bau und Betrieb der Bahnen verwendeten Kapitalien verzinsen. Diese Frage steht nur indirekt in Beziehung zu dem wirtschaftlichen und politischen Nutzen der Eisenbahnen. Eine Eisenbahn kann (wie z. B. eine wichtige Alpenstraße 2c.) einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen und dennoch schlecht rentieren. Aber der Privatunternehmer frägt nicht nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen seiner Unternehmung, sondern nach deren Rentabilität. Und diese Frage muß bei den Eisenbahnen ein um so höheres Interesse erregen, weil bei ihnen das gewagte Kapital immer ein sehr großes ist.

Die Rentabilität jeder einzelnen Eisenbahnstrecke geht aus für sie speziell eigentümlichen Bedingungen hervor. Die durchschnittliche Rente eines ganzen Komplexes von einzelnen Eisenbahnen kann man höchstens zur Vergleichung für ein anderes ganzes Netz von Eisenbahnen heranziehen. Selbst innerhalb jeder einzelnen Linie würde noch von den einzelnen Stationsstrecken jede eine andere Rentabilität aufweisen, wenn es möglich wäre, dieselbe zu verfolgen. Aber die einzelnen Abschnitte einer Eisenbahnlinie dürfen in Hinsicht auf die Rentabilität nicht gesondert betrachtet werden.

Der Zinsbetrag, welcher die Rentabilität der Eisenbahnen vor dem Publikum darstellt, ist nicht bloß eine einfache Zinsrente der angelegten Kapitalien: er ist vielmehr teilweise Unternehmergewinn und enthält als solcher auch die Prämie für ein sehr verschiedenes Risiko. In der Aussicht auf die Stärke oder Steigerung des Geschäftsgewinnes durch Kostenersparnisse, welche namentlich durch die fortschreitende Technik in Zukunft zu erwarten sind, in der Wahrscheinlichkeit einer Prämie für das Risiko, in der Hoffnung auf wachsenden Verkehr 2c. liegt der Hauptreiz für die Beteiligung der Kapitalisten an den Eisenbahnen.

Die wirkliche Rentabilität der Eisenbahnen ergiebt sich indessen nirgends vollständig. Es wirken auf den Betrieb der Bahnen Einflüsse ein, welche sich bei anderen Spekulationen nicht geltend machen. Denn während man bei anderen Geschäftsunternehmungen die ausschließliche Berücksichtigung

des Selbst-Interesses ganz natürlich findet, dürfen die Eisenbahnen wegen der ihnen gewordenen staatlichen Unterstützungen nicht mehr ausschließlich ihr Selbstinteresse im Auge haben.

Veränderungen der Rentabilität. Es gab eine Zeit, in welcher sich die Kapitalisten in toller Gewinnsucht auf die Eisenbahnen stürzten, da sie sich über die Rentabilität der Eisenbahnen überhaupt wie der einzelnen Strecken die übertriebensten Vorstellungen machten. Später trat eine Ernüchterung ein; man sah ein, daß es wie überall, so auch im Eisenbahnwesen, sehr gute, gute, mittelmäßige und schlechte Geschäfte gebe. Auch das hat sich bis jetzt regelmäßig gezeigt, daß die Eisenbahnrente allmählich und stetig steigt, wenn auch bei einem Unternehmen rascher, beim andern langsamer. Die Ursachen hiervon liegen in:

a. Der Verminderung der Betriebskosten, welche wieder herbeigeführt wird durch die fortwährend gesteigerte Erfahrung und Arbeitsgewöhnung, durch die ununterbrochenen Verbesserungen.

b. Der Zunahme des Verkehrs. Sie wird teilweise schon durch die einzelne Eisenbahn selbst herbeigeführt; durch den allmählich sich vollziehenden Anschluß der einzelnen Bahnen, durch die Vollendung der Eisenbahnnetze. Dieser günstige Einfluß ist von solcher Bedeutung, daß Bahnen, die sich eine Zeit lang schlecht rentierten, später große Vorteile bringen. Allerdings hat die Verstärkung der Rentabilität durch die Vervollständigung der Eisenbahnnetze ihre Grenzen an jenem Punkte, wo die einzelnen Bahnen anfangen, mehr oder weniger Konkurrenzen sich zu bieten.

Verstärkung des Verkehrs einer Bahn wirkt auf die Rentabilität derselben um so besser, als gewöhnlich mit dem für den bestehenden Verkehr notwendigen Betriebsmaterial nicht das Höchstmögliche geleistet wird. Es macht zwar jede Verstärkung des Verkehrs auch eine Vermehrung des Betriebsmaterials nötig; aber der durch diese Vermehrung verursachte Kostenaufwand ist ungleich geringer, als die Erhöhung des Ertrags. Vermehrung der Züge vervielfältigt immer nur einen Teil der ganzen Betriebskosten, und eine Erhöhung des Rohertrags läßt den Reinertrag in einer mehr als arithmetischen Progression steigen. Dieses Verhältnis muß um so entscheidender wirken, sobald und je mehr sich die Betriebskosten unter 50% der Roheinnahme senken. Schon jede Ausdehnung einer Bahn unter derselben Betriebsleitung muß in derselben Weise wirken.

Neu erbaute Bahnen können bei ganz gleichen Verkehrsverhältnissen eine größere Rentabilität erzielen, als ältere, weil man dabei eine Menge neuerer Erfahrungen u. technischer Fortschritte benützen kann, welche eine Verminderung der Anlagekosten ermöglichen und den älteren Bahnen nicht zu Gebote stehen.

IX. **Die Kosten.** Die Gesamtselbstkosten, welche den Eisenbahnverwaltungen bei der Transportleistung erwachsen, setzen sich aus einer Menge einzelner Kostenteile zusammen. Die Höhe der einzelnen Kostenbestandteile genau zu kennen, ist aber von höchstem Interesse für die Bahnen.

Die zahlreichen Ausgabepositionen, welche in der Eisenbahnbuchführung erscheinen, geben an sich noch keinen genügenden Einblick in die Kosten.

Man unterscheidet:

A. Anlage- und Betriebskosten. Hierüber ist zu bemerken:

1. Die Anlagekosten einer Eisenbahn sind die Summe des gesamten Aufwandes, welcher nötig ist, um die Bahn betriebsfähig zu machen. Es sind hierher zu rechnen die Kosten der Gründung (Vorarbeiten, Gutachten von Sachverständigen, Ersatz der Kosten der Gründer und Provisionen derselben, Reklame 2c.), Grunderwerbung, Unterbau, Oberbau, Betriebsvorrichtungen (Weichen, Drehscheiben, Brunnen, Röhrenleitungen, Krahnen, Signale und Telegraphen, Barrièren, Zäune 2c.), Stationen mit allem Zubehör, aber auch die erste Ausstattung mit Lokomotiven und Wagen, endlich die Summe der bis zum Beginne des Betriebs bezahlten Löhne und Gehalte, soweit selbe nicht schon in den Baukosten enthalten sind. Da alle diese Einzelheiten nach Land und Leuten, nach Ort und Zeit außerordentlich verschieden sind, müssen auch die Anlagekosten der einzelnen Bahnen, der einzelnen Bahnstrecken, wie auch der Bahnkomplexe ganzer Länder ungemein verschieden sein.

Die Unterschiede in der Summe der Anlagekosten sind teils unvermeidlich (Preise von Grund und Boden, von Baumaterial 2c.), teils lassen sie sich zurückführen auf die mehr sparsame oder mehr luxuriöse Ausstattung der Bahnen, der Stationsgebäude und Personenwagen.

Ohne Würdigung aller auf die Anlagekosten influierenden Ursachen läßt sich gar kein Schluß auf die künftige Rentabilität einer Bahn ziehen; denn die Stärke des Verkehrs einer Bahn, also die Summe des Rohertrags ist fast völlig unabhängig von der Größe der Anlagekosten.

Es ist dieses um so entscheidender, als es sich bei den Anlagekosten um Ausgaben handelt, welche fast durchaus ein für allemal gemacht sind und wobei keine Verbesserung durch fortschreitende Einsicht möglich wird.

2. Die Betriebskosten, d. h. jene Kosten, welche für den Betrieb aufzuwenden sind. Sie setzen sich zusammen aus Abnutzungskosten, Materialkosten und Arbeitskosten. Bei den Betriebskosten kommen weniger die absoluten Summen, als die Verhältniszahl der Betriebskosten in Prozenten der Roheinnahme in Betracht.

Für die sehr bedeutenden Unterschiede der Betriebskosten sind die Verwaltungen in viel höherem Grade verantwortlich, als für die Unterschiede der Baukosten, zumal auf den Eisenbahnen desselben Landes. Gerade auf die Minderung der Betriebskosten hat sich auch die Umsicht der Administrativbehörden, der praktische Kunstgriff der Techniker, die Spürkraft der Wissenschaft geworfen, und in dieser Vereinigung sind Ziele erreicht worden, die in der Vergangenheit für unmöglich gehalten wurden und mit Zuversicht für die Zukunft erfüllen können.

Unter sonst gleichen Verhältnissen muß der Betrieb ein um so günstigeres Resultat erzielen, je

größer der von ihm beherrschte Bahnkomplex ist. In dieser Beziehung gingen die Engländer und Franzosen den Deutschen voraus, während eben daraus — jedenfalls teilweise — die Koalitions- und Amalgamationsbestrebungen der englischen und französischen Eisenbahnen sich erklären.

Ein anderer auf die Höhe des Reinertrags wirkender Umstand ist natürlich die Frequenz des Verkehrs, weil die Betriebskosten in einem schwächeren Verhältnis wachsen, als die Roheinnahme, und nur selten der Betriebsaufwand im einzelnen Zug zur vollen möglichen Leistung gelangt.

Endlich muß bei einem gleich großen Verkehr dort der größere Erfolg erreicht werden, wo der Tarif höher ist.

B. Ein anderer Unterschied liegt darin, für welchen Zweig der gesamten Verkehrsleistung die Kosten entfallen.

In dieser Hinsicht unterscheidet man:

1. Kosten, welche allen Teilen der Verkehrsleistung zur Last gerechnet werden müssen (allerdings mitunter dem einen oder dem anderen Teil in höherem Grade), und

2. Kosten, welche bloß dem Personenverkehr oder bloß dem Güterverkehr zur Last gelegt werden müssen.

C. Eine dritte Unterscheidung liegt in dem Umstande, ob die Kosten bei der Aufnahme und Abgabe der Personen und Güter erwachsen oder während der Fahrt. Dieser Unterschied ist ökonomisch von großer Wichtigkeit; es ergeben sich hieraus:

1. Stations- (Expeditions-) Kosten;

2. Fahrkosten (eigentliche Transportkosten).

X. **Die Tarife.** A. Bedeutung derselben. Der Preis, sowie die näheren Bedingungen der Transportleistung werden beim Eisenbahntransport nicht, wie dies bei der Schiffsfracht und der Landbotenfracht der Fall ist, für jede einzelne Transportleistung unter Mitwirkung der Konkurrenz von Angebot und Nachfrage hergestellt, sondern es bilden sich für den Transportpreis feststehende Tarife, für die Transportbedingungen bestimmte Reglements. Eine solche feste Gestaltung des Preises der Transportleistung bei den Eisenbahnen ist notwendig zur Vereinfachung des Betriebs und wegen des Charakters der Eisenbahnen als öffentlicher Anstalten, welche in fortlaufender gleichmäßiger und allgemeiner Thätigkeit eine Menge von Einzeltransporten zusammenfassen.

Ohne Tarife stünde dem Publikum bei einzelnen Konjunkturen die Bahn übermächtig gegenüber und das derart unsicher gestellte Publikum würde die Bahnen weit weniger benützen. So dienen die Tarife dem Vorteile beider Teile, indem sie das Spiel der jeweiligen Konjunkturen und Konkurrenzen durch feste Tarifsätze ausschließen. Vollständig wird es freilich nicht ausgeschlossen, da ja von Zeit zu Zeit, je nachdem die Konjunktur des Verkehrs für die Bahnen mehr oder weniger günstig ist, Änderungen der Tarife vorgenommen werden können. Aber ein Schwanken der Transportpreise von Tag zu Tag ist wenigstens ausgeschlossen.

Kaum eine andere Frage aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist von so hoher ökonomischer Wichtigkeit, als das Tarifwesen, als die zeitlichen und räumlichen Höhenunterschiede und Bewegungen des Eisenbahntransportpreises.

B. Arten der Tarife. Man unterscheidet die Tarife:

1. Nach den Transportgegenständen in Personen- und Gütertarif.

2. Nach der Art der Preisberechnung in Stationstarife und Kilometertarife.

3. Nach der Höhe der Transportpreise in:

a) den Maximaltarif, d. h. den Inbegriff der konzessionsmäßig oder gesetzlich gestatteten Maximalfrachtsätze, welche eine Bahn für den Personen- und Gütertransport ansetzen darf;

b) den General- oder Normaltarif, welchen die Bahnen wirklich als allgemeinen Tarif festgesetzt haben. Er ist in der Regel sofort, wenigstens für Güter, geringer ausgefallen, als der Maximaltarif;

c) den Partikulartarif, d. h. den begünstigenden niederen Satz für einzelne Frachtaufgeber, in der Regel gegen die Verpflichtung, eine bestimmte Bahnrichtung ausschließlich zu benützen;

d) den Abonnementstarif, welcher niedrige Transportpreise einräumt gegen die Verpflichtung, eine bestimmte Menge von Transportleistungen zu bezahlen, welche innerhalb gewisser Frist benützt werden müssen;

e) den Differenzialtarif, d. h. ungleichmäßige Tarifsätze, wobei die Ungleichheit in der Einrechnung eines festen Zuschlags neben dem Kilometersatze, in der Anwendung niedrigerer Kilometersätze mit der zunehmenden Entfernung oder in ähnlichen Einrichtungen beruhen kann.

C. Personentarif. Der Personentarif wird in der Regel nach der Anzahl der Kilometer berechnet. Einen Unterschied macht häufig nur die Wagenklasse, indem ein Billet zweiter Klasse etwa das Anderthalbfache, ein Billet erster Klasse das Doppelte eines Billets dritter Klasse kostet, während die Fahrpreise vierter Klasse, wo dieselbe eingeführt ist, meist nur etwa die Hälfte von jenen dritter Klasse betragen.

Die Fahrpreise der Eil-, Schnell- oder Kourierzüge sind meist etwas höher gestellt (8—25 Proz.), die der gemischten Züge niedriger, als jene der gewöhnlichen Personenzüge.

Tarifermäßigungen im Personentransport finden meistens statt:

1. Bei Hin- und Rückfahrt. Es ist dies eine Art Abonnementstarif. Gewöhnlich besteht die Ermäßigung in 25—40 Prozent jener Summe, welche sonst für die doppelte Fahrt hin und zurück bezahlt werden müßte.

2. Bei Rundreisebillets.

3. Bei Kinderbillets.

4. Bei Militärbillets.

5. Bei sogenannten Abonnements- oder Monatsbillets (Season tickets).

6. Bei verschiedenen anderen Gelegenheiten z. B. Reisen von Mitgliedern gewisser Vereine zu Ver-

einsversammlungen, Reisen zu gewissen Volksfesten, Reisen von Studierenden zu Studienzwecken u. dergl.

Die Verausgabung von Abonnementsbillets zu ermäßigten Preisen kann nur dann im Interesse der Bahn liegen, wenn der am Einzelbillet gewährte Rabatt durch entsprechende Zunahme der Frequenz ausgeglichen wird.

Das Eintreffen einer solchen Zunahme hängt wieder von mehreren Bedingungen ab: einesteils von lokalen Verkehrsverhältnissen, anderenteils von Modus und Maß der gewährten Erleichterung. Bei Berechnung des zu gewährenden Rabatts giebt es hauptsächlich zwei Methoden:

1. Derjenige, der eine gewisse Anzahl Billets für eine bestimmte Strecke auf einmal entnimmt, erhält einen gewissen Rabatt am gewöhnlichen Tarife, wobei jede Fahrt einzeln für sich rechnet. Es wird natürlich diese Erleichterung nur von solchen benutzt werden, welche die betreffende Strecke hinreichend oft frequentieren. Als Interesse für die Gewährung einer solchen Erleichterung seitens der Bahnen sind zwei Gründe denkbar: einmal die Hoffnung auf eine dadurch herbeizuführende Frequenz überhaupt und sodann die Erleichterung, welche den Einnehmern dadurch gewährt wird, daß sie eine größere Anzahl von Billets nicht mehr einzeln, sondern in Kollektivform verausgaben.

2. Eine andere Art des Abonnements ist jene, welche für bestimmte Zeiträume gilt (Monatsbillets, Quartalsbillets, Saisonbillets, Jahresbillets). Bei diesen liegt die Voraussetzung zu Grunde, daß die Strecke täglich „tour und retour" befahren werde. Für die Berechnung werden dann doppelt so viele einfache Billets gedacht, als das Abonnement Tage zählt und von dem sich hieraus ergebenden Preise der Rabatt berechnet.

Die hier notwendige Bedingung, daß eine für die Einrichtung eines Abonnements hinreichend große Zahl von Personen täglich eine bestimmte Strecke hin- und zurückfahre, wird sich nur bei gewissen lokalen Verhältnissen ergeben (namentlich in der Nähe großer Städte).

D. Die Gütertarife. Diese werden nach sehr verschiedenen Grundsätzen, manchmal sehr willkürlich aufgestellt. Eigentlich sollten bei der Aufstellung der Eisenbahntarife alle jene Bestimmungsgründe berücksichtigt werden, die überhaupt auf den Preis von Transportleistungen einwirken. Bisher haben jedoch die Eisenbahnverwaltungen keineswegs ein einheitliches, den Erfahrungen der Volkswirtschaftslehre entsprechendes System bei Aufstellung der Gütertarife befolgt.

Man unterscheidet hinsichtlich der Tarifierung:

a) Stückgüter. Dieselben zerfallen in:

1. Eilgüter mit bedeutend rascherer Beförderung und höheren Transportpreisen.

2. Gewöhnliches Frachtgut, welches je nach der Warengattung in eine von zwei oder mehreren Unterklassen, sogen. Normalklassen zerfällt. Von diesen Normalklassen hat jede folgende niedrigere Frachtsätze. Ein dem Tarif beigegebenes Warenverzeichnis giebt für jede Güterart die Normalklasse an.

b) Wagenladungsgüter. Die Wagenladungsgüter zerfallen wieder in mehrere Klassen, je nach der Gattung der Güter und mit verschiedenem Tarifsatz.

Bei diesen geschieht das Auf- und Abladen regelmäßig nicht durch die Eisenbahnverwaltung selbst, höchstens auf Verlangen gegen besondere Gebühren. Über den Frachtbetrag entscheidet die mögliche und zulässige, nicht die wirkliche Belastung, also die Tragkraftziffer. (In Deutschland in der Regel 200 Ztr., bei minderlastigen Wagen $^{8}/_{20}$, $^{10}/_{20}$, $^{18}/_{20}$ Wagenladung mit entsprechend niedrigeren Tarifsätzen.) Für Güter, deren Gewicht schwer zu ermitteln ist, sind sogen. Normaltarifgewichtssätze bestimmt. Immer mehr Güter werden in Wagenladungsgüter eingereiht und daher die Tarifnachlässe immer beweglicher.

E. Spezialtarife, Refaktien. Ein Verfahren, welches teilweise durch Konkurrenzrücksichten motiviert wird, besteht darin, daß manche Eisenbahnverwaltungen einzelnen Grossisten oder Spediteuren Rabattbewilligungen, bezw. Refaktien bewilligen. Man versteht unter Refaktien einen Nachlaß (Rabatt) am Frachtpreise, welcher einzelnen Versendern größerer Gütermassen bewilligt wird. Es wird dabei für jede einzelne Fracht der volle Tarif berechnet, am Schlusse des Jahres aber werden die einzelnen Frachtposten addiert, der Gesamtbetrag nach den mäßigsten Sätzen für ganze Wagenladungen berechnet und dem Frachtaufgeber der gezahlte Mehrbetrag zurückerstattet. Daraus ergeben sich ungleichmäßige Frachten, sowie der volkswirtschaftliche Übelstand, daß einzelne zum Nachteile des übrigen handeltreibenden Publikums insofern begünstigt werden, als sie mit Rücksicht auf den ihnen gewährten Rabatt im stande sind, den Markt zu beherrschen und die Konkurrenz zu erschweren.

Die Bahnen verschlechtern dadurch ihre Frachtpreise um eines vorübergehenden Vorzugs, d. h. der stärkeren Benützung durch einzelne Transportanten willen. Sobald aber die Konkurrenzbahnen dieselben Spezialtarife gewähren, hört die stärkere Benützung auf und die niedrigen Frachtpreise bleiben.

F. Differenzialtarife. Man versteht darunter Tarife, welche für gewisse Güter oder für gewisse Strecken niedrigere Sätze, als die Normaltarife enthalten. Namentlich häufig sind niedrigere Tarifsätze, welche für längeren Durchlauf der Güter eingeräumt sind. Wenn also z. B. ein Gut, welches von Wien nach Paris geht, für den Zentner pro Kilometer weniger zu bezahlen hat, als wenn es etwa bloß von Wien bis Linz ginge.

Auch die obengenannten Spezialtarife gehören zu den Differenzialtarifen. Eine andere Art derselben sind die sog. Staffeltarife, oder Tarife mit fallender Skala, wobei der Einheitssatz in einem bestimmten Verhältnis je nach der Länge der Transportstrecke ermäßigt wird. Die Differenzialtarife entstanden durch die Konkurrenz der Bahnen. Wo mehrere Bahnen im Verkehr zwischen verschiedenen Punkten konkurrieren, hat jede dieser Bahnen ein Interesse, durch Herabsetzung der Transportpreise

für den großen durchgehenden, d. h. über verschiedene Bahnen und Verkehrsplätze hinweggehenden Verkehr das Publikum für sich zu gewinnen. Jenen Teil des Publikums dagegen, der keine Wahl zwischen konkurrierenden Bahnen hat, dem nur eine einzige Linie zur Verfügung steht, läßt man zum höheren Normaltarife fortbezahlen. Also namentlich die Bevölkerung des platten Landes und der nur an einer Bahnlinie gelegenen kleineren Orte. Diese Tarifungleichheiten bestehen überall, wo eben Konkurrenzbahnen bestehen. Die Wirkungen dieser Tarifungleichheiten bestehen zunächst in einer Benachteiligung des Lokalverkehrs gegenüber dem durchgehenden Verkehr, in einer Begünstigung der größeren Verkehrsplätze gegenüber den kleineren. Hierdurch müssen offenbar die benachteiligten Plätze an ihrer Verkehrsbedeutung einbüßen. Die Mittelstädte, welche ehedem Handelsplätze waren, haben dies besonders zu beklagen. Die Folge aller ähnlichen durch die Differenzialfrachten hervorgerufenen Erscheinungen ist, daß ein Teil des Verkehrs, der die beteiligten Städte früher getroffen hatte, über sie hinweg nach den größeren Verkehrsplätzen gezogen wird und von diesen wieder sich ausbreitend das Verkehrsgebiet der kleineren Plätze mehr und mehr verringert. So wird die Differenzialfracht ein Hebel der industriellen Zentralisierung und Großstadtbildung.

Aber nicht allein einzelne Verkehrsplätze haben dies zu beklagen, die Wirkung der Differenzialfrachten ist eine noch großartigere. Durch die Differenzialfrachten begünstigen ganze Länder die transitierenden Güter der Nachbarländer vor ihren eigenen. Dies ist z. B. der Fall, wenn österreichisches Getreide durch Bayern billiger nach Frankreich geführt wurde, als bayerisches.

So werden nicht allein durch die Anlage der Eisenbahnen, sondern auch durch die Tarifverschiedenheitenheiten jene wirtschaftlichen Vorteile, welche einzelne Produktionsplätze durch die Nähe ihres Standorts bei den Konsumtionsplätzen bisher genossen, anderen Produktionsplätzen zugeschoben.

G. Die geltenden Tarifbestimmungen. Diese sind in den verschiedenen Ländern und bei den verschiedenen Bahnen so mannigfach und im Flusse begriffen, daß es kaum möglich ist, eine Übersicht derselben zu geben. England und Nordamerika haben meist Maximaltarife gesetzlich festgestellt. Die Konkurenz führte dort zu einem Kampfe, der mittels Tarifermäßigungen geführt wurde; diese veranlaßten wieder Fusionen der Bahnen. In Frankreich sind Maximaltarife gesetzlich festgestellt und Tarifänderungen können nur unter staatlicher Genehmigung vorgenommen werden. Auch in Österreich ist der Regierung ein Aufsichtsrecht auf die Tarife gewahrt, selbst eine obrigkeitliche Herabminderung derselben in einzelnen Konzessionen. In Deutschland ist das Tarifwesen sehr kompliziert. Bis in die neueste Zeit galt das sog. Wertklassifikationssystem, wobei die einzelnen Güter unter Berücksichtigung der gegebenen Verkehrsverhältnisse in Klassen geteilt und für jede Klasse bestimmte Normalfrachtsätze, die aber überall andere waren, aufgestellt waren. Dieses System wurde zuerst 1867 durch einen vereinfachten Tarif der Nassauischen Staatsbahn verlassen, noch entschiedener 1871 durch den Tarif der Elsaß-Lothringischen Bahnen, welcher auch Wagenraum- und Gewichtstarif oder natürliches Tarifsystem genannt wird. Dabei wird der Tarif lediglich nach dem Gewicht der Güter und nach dem beanspruchten Raum, also nach den Selbstkosten der Bahnen, ohne Berücksichtigung des Wertes der Güter abgestuft. Dieses System ward von vielen deutschen Bahnen angenommen, ermäßigte Spezialtarife aber auch zugelassen. Die bayerischen und württembergischen Staatsbahnen nahmen ein sogenanntes gemischtes Tarifsystem an, mit einer Klasse für Eilgut, einer Klasse für Frachtstückgut, zwei Klassen für Wagenladungsgüter und drei Spezialtarifen für speziell bezeichnete Güter. Im Jahre 1877 endlich wurde in einer Konferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen der sog. Reformtarif festgestellt, welcher in der Hauptsache mit dem eben genannten bayrisch-württembergischen System übereinstimmt. Die Fortbildung erfolgt durch die Tarifkommission und die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen haben 1876 einen Reformtarif angenommen, welcher in der Hauptsache ein Wertklassifikations-Tarif ist, mit Aufnahme gewisser Grundsätze des Wagenraumsystems. Die Schweizer Bahnen haben 1886 den deutschen Reformtarif mit gewissen Abänderungen angenommen.

3. Kapitel: Eisenbahnpolitik.

Die Summe der Grundsätze, nach welchen der Staat die Eisenbahnen behandelt, nennt man Eisenbahnpolitik. Die Hauptfragen, mit welchen sich dieselbe beschäftigt, sind größtenteils schon oben berührt. Sie beziehen sich auf folgende Gegenstände:

I. **Staats- oder Privatbahnen?** Abwägung der Vor- und Nachteile beider; Verkauf und Verpachtung von Staatsbahnen einerseits; Verstaatlichung der Bahnen andererseits.

II. **Konzessionierung und Unterstützung der Privatbahnen.** Privateisenbahnen bedürfen sogen. Konzessionen, d. h. staatlicher Bewilligung zum Bau und Betrieb. Die Konzessionen regeln die Pflichten und Rechte der Privateisenbahnen; sie enthalten Bestimmungen über die Trace, über die Ausführung des Baues und seines Zubehörs (Telegraphen rc.). Hierzu kommen aber noch eine Reihe anderer, mehr oder weniger üblicher Bestimmungen, welche größtenteils enthalten, was der Staat den Unternehmern zur Unterstützung des Unternehmens leistet und was sie anderseits dem Staate zu leisten haben. Der Staat gewährt die Unterstützung der Privatbahnen nicht umsonst; er fordert Gegenleistungen, zu welchen die Konzessionäre sich verpflichten müssen. Vorsicht und Mäßigung ist bei der Forderung solcher Gegenleistungen empfehlenswert, um die Unternehmer nicht abzuschrecken.

Die möglichen und mehr oder weniger üblichen Formen einer Unterstützung der Privatbahnen durch den Staat sind:

A. Zinsgarantie in der Weise, daß der Staat einen gewissen Minimalertrag gewährleistet und das, was später zu jenem Minimalbetrag noch fehlt, aus der Staatskasse gedeckt wird. Selten wird die Zinsgarantie vom Staate ohne jede Gegenleistung gewährt. Die Gegenleistungen, welche der Staat sich ausbedingen kann, können entweder in einer direkten Rückerstattung der etwa bezahlten Garantiezuschüsse oder in etwas anderem bestehen. Nachteilig sind jene Formen der Zinsgarantie, welche das Interesse der Gesellschaften jenem des Staates gegenüberstellen, statt beide aneinander zu fesseln.

B. Übernahme eines Teiles der Aktien durch den Staat empfiehlt sich deshalb für die Staatskasse, weil dabei die äußerste Grenze des von ihr zu bringenden Opfers klar bezeichnet ist. Doch hat diese Art der Unterstützung auch ihre Nachteile; leichter kann sie von seiten der beteiligten Gemeinden, Kreise &c. gewährt werden, als vom Staate selbst.

C. Vorschüsse zum Baukapital aus der Staatskasse mit billigen Zinsen und Rückzahlungsbedingungen. (In Frankreich öfter angewandt.)

D. Zuschuß einer bestimmten Summe ohne Zins und Rückersatz.

E. Schenkung von Staatsländereien (Nordamerika).

F. Erlaubnis zur Mitbenützung bestehender staatlicher Bahneinrichtungen, wie Brücken, Bahnhöfe.

G. Erteilung eines Expropriationsrechtes. Hierin liegt die wichtigste, ja unumgängliche Unterstützung der Privatbahnen durch den Staat. Bei weitem die meisten Eisenbahnunternehmungen wären entweder überaus schwer oder gar nicht ausführbar, wenn jeder Grundeigentümer, dessen Grundstücke benötigt werden, verlangen dürfte, was ihm beliebt. Das Expropriationsrecht macht es den Eisenbahnunternehmern möglich, die nötigen Grundstücke im schlimmsten Falle auch gegen den Willen der Eigentümer zu einem entsprechenden Preise zwangsweise anzukaufen. Vorzuziehen ist aber der Anwendung des Expropriationsverfahrens immer der gewöhnliche Kaufvertrag.

Es ist begreiflich, daß die Staatsregierungen derartige Unterstützungen von Privatunternehmungen nicht unentgeltlich leisten können und dürfen, sondern sich in der Regel gewisse Gegenleistungen ausbedingen. Die gewöhnlichsten dieser Gegenleistungen sind:

A. Rückerstattung der etwa bezahlten Garantiezuschüsse, falls spätere Reinerträge dies möglich machen.

B. Gewisse Betriebsbeschränkungen u. Leistungen der Privatunternehmer zu Gunsten der Postanstalt. (Mitführung eines eigenen Postwaggons.) Die Post hat in der Regel wiederum für Benützung der Bahn Vergütung zu leisten.

C. Besorgung des für Staatszwecke nötigen Transportes von Personen oder Sachen gegen festgesetzte Vergütung, und zwar schleunig und nach Maßgabe der vorhandenen Transportmittel. (Militär- und Gefangenentransporte; unentgeltliche oder billigere Beförderung von Post- und Steuerbeamten im Dienste; zeitweise Herabsetzung der Frachtsätze für Lebensmittel bei etwaiger außerordentlicher Teuerung &c.).

D. Vorbehalt eines Ankaufsrechtes seitens des Staates. (So in Frankreich, Preußen &c.). Es können später Umstände eintreten, welche es ratsam scheinen lassen, das Ankaufsrecht auch auszuüben.

E. Vorbehalt eines Heimfallrechtes seitens des Staates. Die Konzessionen werden in der Regel auf bestimmte Zeit gegeben und an deren Schluß häufig die Bestimmung gesetzt, daß die Bahnen sodann Staatseigentum werden. Eine Ungerechtigkeit oder Unbilligkeit liegt darin durchaus nicht. Allerdings haben die Kapitalisten, wenn der Staat konzessionsmäßig sich ein Heimfallrecht ausbedingt, allen Grund, zu prüfen, ob die Konzessionsdauer lang genug und das Unternehmen versprechend genug ist, um während der Konzessionszeit Ersatz des Bahnkapitals aus dem jährlichen Reinertrage erwarten zu lassen. Und wenn dies nicht der Fall ist, müssen die Unternehmer eben, ehe sie ihr Kapital riskieren, eine längere Konzessionszeit verlangen oder von dem Unternehmen absehen.

Besser begründet ist ein anderer Einwand gegen das Heimfallsrecht. Man darf nämlich fürchten, daß, wenn die Heimfallszeit sich nähert, die Verwaltung immer weniger auf die Erhaltung der Bahn, auf die Sicherheit und Gemeinnützigkeit des Betriebs, sondern nur mehr auf möglichste Ausnützung der noch vorhandenen Bahnkapitalien sehen wird. Indessen hat der Staat die Macht in den Händen, einem solchen Verfahren, falls es sicherheitsgefährlich wird, entgegenzutreten. Und daß die Bahn bis zum letzten Augenblicke der Konzession den übrigen Interessen des Publikums (ausschließlich der Sicherheit) wenigstens annähernd entspreche, verlangt ja schon das Interesse der Aktionäre.

III. **Beschaffung des Kapitals für Staatsbahnen** siehe oben. Dieselbe gehört in das Gebiet des Finanzwesens.

IV. **Gestaltung der Eisenbahnnetze** nach den geographischen und kommerziellen Bedingungen des Verkehrs. Herbeiführung der nötigen Anschlüsse mit den Nachbarstaaten.

V. **Organisation des Betriebs**; namentlich Aufstellung, eventuell Genehmigung der Fahrpläne, Vorschriften für den Betrieb. Die Bahnpolizei, d. h. die Sorge für möglichste Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, ist beim Staats- wie beim Privatbahnsystem eine Aufgabe der staatlichen Eisenbahnpolitik. Präventive und repressive Maßregeln ergänzen sich hier, abgestuft nach der kommerziellen Bedeutung der einzelnen Bahnen.

VI. **Tarifwesen.** Feststellung der Tarifvorschriften für Privatbahnen; Wahl des Tarifsystems für die Staatsbahnen. Demgemäß spricht man auch von Tarifpolitik.

VII. **Monopol und Konkurrenz im Eisenbahnwesen.** Eine ganz eigentümliche Wirkung der Eisen-

bahnen soll, wie von vielen Seiten behauptet wird, darin bestehen, daß sie sich ein faktisches Monopol im Verkehrswesen erobern. Man führt hierfür folgendes an:

Mit den Eisenbahnen können, aber auch nur unvollkommen, bloß Kanäle, eine verläßliche Flußschiffahrt und der Seeverkehr konkurrieren. Der Landfracht dagegen ist die Eisenbahn so sehr voraus, daß sie ein faktisches Privilegium genießt, diese Fracht zu verdrängen und ausschließlich den Verkehr an sich zu ziehen. So kann sie, unbehindert durch die Konkurrenz, ihre Transportbedingungen dem Publikum vorschreiben.

Neben diesem faktischen Monopol besitzen die Eisenbahnen aber auch noch ein rechtliches in der Baukonzession und in der Befugnis der Zwangsenteignung.

Die Frage über die Bedeutung dieser Monopolstellung ist eine sehr bedeutungsvolle; es handelt sich darum, ob dieselbe wirklich vorhanden, ob sie gefährlich ist und ob Mittel vorhanden sind, ihre Nachteile zu beseitigen.

Zunächst ist die Frage zu untersuchen, ob wirklich ein solches faktisches Monopol der Eisenbahnen besteht, oder ob nicht vielmehr auch die Eisenbahnen bezüglich der Verkehrsleistung ihre Konkurrenten haben?

Es sind verschiedene Arten von Konkurrenz denkbar: 1. Durch andere Verkehrswege. Daß jene Eisenbahnen, welche Punkte verbinden, die außerdem durch Kanäle, schiffbare Flüsse oder Seeverbindungen direkt im Verkehr stehen, an diesen Wasserwegen wirkliche und energische Konkurrenten haben, ist allseitig anerkannt; aber es beschränkt sich diese Konkurrenz in der Regel auf den Verkehr schwerwichtiger Güter, weil die Wasserfracht zwar billiger ist als die Eisenbahnfracht, aber viel langsamer. 2. Durch andere Eisenbahnen. Freilich gelang es vielen Bahnen, durch Gesetzgebung oder Privilegium auf lange Jahrzehnte einen Schutz gegen Parallelbahnen garantiert zu erhalten. Die Regierungen gaben diesen Schutz, um das anfangs etwas spröde Kapital den Eisenbahnunternehmungen geneigt zu machen. Allerdings ließ schließlich die zunehmende Ausbildung der Eisenbahnnetze doch überall neue Konkurrenzen erwachsen; aber die Konkurrenz ist deshalb noch lang keine so unbedingte, wie auf anderen Gebieten der Unternehmung. 3. Durch Freigebung des Gebrauchs der Eisenbahnen für jeden oder wenigstens für mehrere Unternehmer, die darauf Transportunternehmungen betreiben können. Ein theoretisch richtiger Gedanke, aber aus technischen Gründen wohl undurchführbar, weil der Eisenbahnbetrieb viel zu sehr einheitlicher Leitung, Ordnung und Fernhaltung aller Störungen bedarf, und durch solche Freigebung und allgemeine Benützung leicht in allgemeine Unordnung und Unsicherheit geraten könnte. Trotzdem hat doch eine Eisenbahnkommission des deutschen Handelstages im Jahre 1871 jenen Gedanken als Prinzip der Zukunftsentwicklung unseres Eisenbahnwesens erklärt.

In England allerdings findet in der ausgedehntesten Weise eine gemeinschaftliche Benützung einzelner Bahnstrecken durch mehrere Gesellschaften, ein sogenannter Konkurrenzbetrieb (running powers and working arrangements) statt.

Auch in Deutschland giebt es Beispiele eines durchgeführten Konkurrenzbetriebes.

4. Durch Trennung des Frachtverkehrs vom Fahrverkehr, oder des kaufmännischen vom technischen Betrieb, in der Weise, daß die Eisenbahnverwaltungen sich darauf beschränken, auf ihren Schienen mit ihren Lokomotiven durch ihre Lokomotivführer und Weichensteller auf eigenen und fremden Wagen zu einem entsprechenden per Achse und Meile berechneten Tarifsatz die verladenen Güter zu befördern, also nur Vermieter der Schienengeleise, der Zugkräfte und höchstens der Fahrzeuge werden, während das eigentliche Verladungs- und Frachtführergeschäft, die Sorge für die Ausbildung des Verkehrs und die Tarifierung der einzelnen Kolli der freien Konkurrenz anheimfällt. Ein Anfang zu dieser Gestaltung des Eisenbahnwesens ist schon durch den Verkehr in ganzen Wagenladungen gemacht, sowie dadurch, daß einzelne Unternehmer ihre eigenen Wagen einstellen. Allein diese Verkehrsform ist bisher nur für eine beschränkte Anzahl von Massengütern zur Anwendung gekommen. Manche Eisenbahnen wehren sich gegen die Zulassung von Wagen, die den einzelnen Unternehmern gehören; andere gestatten dieselbe zwar gern, gönnen aber den Eigentümern der Wagen nur einen spärlich zugemessenen Gewinn, indem sie denselben nur einen festen Zins von dem Anlagekapital für die Wagen gewähren. Bei einem zu kümmerlichen Gewinn für die Unternehmer könnte diese Entwicklung keinesfalls gedeihen.

Die Eisenbahndirektionen scheinen ihr im allgemeinen nicht zugethan.

Die Monopolstellung der Eisenbahnen, die nach den bisherigen Ergebnissen der Eisenbahnen wohl nicht mehr geleugnet werden kann, muß jedenfalls einen entscheidenden Einfluß auf die Eisenbahnpolitik nehmen. Je auffälliger sich diese Monopolstellung bemerkbar macht, um so gerechtfertigter erscheint eine stramm gehandhabte Eisenbahnpolitik im Interesse des Verkehrspublikums und der übrigen Verkehrsunternehmungen.

VIII. **Fusionen und Eisenbahnverbände.** Aus dem Bestreben, durch Beseitigung und Vorbeugung der Konkurrenz das eigene Verkehrsgebiet und damit die Rentabilität großer Kapitalien zu sichern, sowie aus dem Grunde, durch Verlängerung der Linien und Erweiterung des Netzes die Betriebs- und Verwaltungskosten zu ermäßigen, sind durch Fusion oder Amalgamation, durch Pacht für bestimmte oder ewige Zeiten, durch Betriebsverträge aller Art eine Menge kleiner selbständiger Eisenbahnen zu großen Bahnkomplexen vereinigt worden. England und Frankreich gingen mit denselben voran.

Die Fusion hindert die Konkurrenz. Die Existenz kleinerer Bahnen wird durch sie geradezu in Frage gestellt. Die kleinen Bahnen müssen sich von den großen gewisse Bedingungen diktieren lassen; sie werden genötigt, sich in eine große Maschinerie einzuschmiegen und ganz von derselben treiben zu

lassen. Je großartiger die Eisenbahnverwaltungen werden, um so mächtiger werden sie natürlich auch und um so schwieriger wird es für die Staatsregierungen, sich den nötigen Einfluß auf die Aktienbahnen zu sichern. **Eisenbahnverbände** dagegen bezwecken bloß Einrichtung und Unterhaltung direkten Verkehrs.

4. Kapitel: Schiffahrtsunternehmungen.

I. **Natürliche Bedingungen.** Die natürlichen Bedingungen aller Schiffahrt, die Wasserwege, sind schon an früherer Stelle zur Erörterung gekommen. Es braucht deshalb hier nur noch hervorgehoben zu werden, daß die Gunst dieser natürlichen Bedingungen durch keinen technischen und ökonomischen Fortschritt annähernd ersetzt werden kann. Ströme mit stets ausreichendem Wasserreichtum, und gute, geschützte, günstig gelagerte, natürliche Häfen werden den Schiffahrtsunternehmungen ihrer Handelsplätze und damit diesen Plätzen selbst immer einen nicht zu bewältigenden Vorsprung gegenüber anderen Verkehrswegen und Verkehrsplätzen bieten. Hierbei ist aber die Gunst dieser natürlichen Bedingungen sowohl vom Gesichtspunkte des Lokalverkehrs als auch von dem des Weltverkehrs aufzufassen. Ströme sind ihrer Natur nach fast immer nur Mittel des inländischen Verkehrs; aber auch manche Seehäfen und Meeresteile haben, im Vergleich mit anderen, eine mehr lokale Brauchbarkeit.

II. **Die Arbeitsleistung** bei Schiffahrtsunternehmungen gliedert sich in kaufmännische und technische. Die kaufmännische Leistung fällt zusammen mit dem, was an andrer Stelle über Fracht und Reederei gesagt ist. Die technische Arbeit gliedert sich in eine Reihe von höheren und niederen Leistungen, deren Schwierigkeit abgestuft ist nach den Eigenschaften und Gefahren des Wasserweges, nach den technischen Eigenschaften der Fahrzeuge und nach dem Werte des Transportgegenstands. Mehr noch als bei allen anderen Verkehrsarbeiten ist hier ununterbrochene Thätigkeit nötig, sowie straffe Disziplin der Arbeitskräfte.

III. **Das Kapital der Schiffahrtsunternehmungen.** Das Anlagekapital besteht teils in Fahrzeugen, teils in den auf dem Festlande befindlichen Einrichtungen (Verwaltungsgebäude, Magazine, Schuppen, Werfte, Docks 2c.). Beim schwimmenden Teile des Anlagekapitals ist die Frage der Abschreibung von besondrer Wichtigkeit, sowie die Seeversicherung. Hauptbestandteil des Betriebskapitals sind die Mittel zur Ausrüstung der Schiffe für die Fahrten. Charakteristisch ist die Schnelligkeit, mit welcher der Umsatz des Betriebskapitals, namentlich bei der Passagierschiffahrt erfolgt. Die Abnutzung des schwimmenden Kapitals erfolgt rasch; sie richtet sich teils nach dem Baumaterial, teils nach der Benutzungsart, sowie nach mancherlei Zufälligkeiten, welche hier einen größeren Spielraum haben, als bei allen andern im Bereich der menschlichen Wirtschaft thätigen Kapitalien, von welchen sie sich dafür durch die Möglichkeit auszeichnen, ihr Thätigkeitsgebiet wechseln zu können.

IV. **Der Betrieb.** 1. Die Schnelligkeit. In Bezug auf Schnelligkeit stehen die Schiffahrtskurse den Eisenbahnen nach. Die Postdampfer der transatlantischen und orientalischen Linien entfalten zwar dieselbe Schnelligkeit, wie Bahnzüge; Segelschiffahrt auf dem Meere aber sowie die Schiffahrt auf Binnenwassern stehen dagegen weit zurück. Man kann annehmen, daß auf der See ein Dampfer die 4—5fache Geschwindigkeit besitzt, wie ein Segelschiff.

2. Die Sicherheit. Hinsichtlich ihrer steht die Binnenschiffahrt der Seeschiffahrt weit voraus. Die Zahl der jährlichen Schiffsunfälle zur See ist heute noch sehr bedeutend, wenn man die Fortschritte der nautischen Geographie und des Schiffbaus in Betracht zieht; aber diese Fortschritte werden eben zum Teil illusorisch gemacht durch das Bestreben nach Beschleunigung der Fahrten. Von den Segelschiffen dürften jährlich $3,_5$, von den Dampfern 3% verloren gehen. Strandung und Sinken auf offener See (infolge von Zusammenstößen); Brand sind die häufigsten Ursachen des Untergangs von Schiffen.

3. Die Regelmäßigkeit des Verkehrs ist naturgemäß bei den Dampfschiffen weit eher zu erreichen, als bei der von den Elementargewalten viel abhängigeren Segelschiffahrt; aber auch die Dampfschiffahrt steht in dieser Hinsicht doch noch hinter den Landverkehrsmitteln zurück.

4. Die größte Wohlfeilheit ist auch bei den Schiffahrtsunternehmungen abhängig teils von der Schaffung eines regelmäßigen Massentransports, teils von der Verminderung der Selbstkosten. Da die Ausnützung der Fahrzeuge viel leichter möglich ist bei der Befahrung solcher Häfen, welche schon lebhaften Verkehr haben und wo man leichter darauf rechnen kann, in kurzer Zeit volle Fracht bezw. Rückfracht zu erhalten, mußten die größeren Seeplätze aus diesem Grunde für Schiffahrtsunternehmungen immer beliebter werden. Zur Erleichterung der vollen Ausnützung der Fahrzeuge dienen teils solche Einrichtungen, welche die Beschaffung der Frachten erleichtern, wie Schiffsagenturen, Schiffsmaklerei, Verbindung von Reederei mit Handelsgeschäften, kaufmännische Beteiligung der Kapitäne am Ertrag; teils auch Einrichtungen und Anstalten, welche das Ein- und Auslaufen der Schiffe, das Ein- und Ausladen der Güter, Schiffsreparaturen 2c. erleichtern und beschleunigen.

V. **Die Segelschiffahrt insbesondere.** Unter günstigen Umständen können gute Segelschiffe zwar die gleiche oder eine noch größere Schnelligkeit entwickeln, als die Dampfschiffe. Wo es aber die Aufgabe des Seeverkehrs ist, eine langanhaltende gleichmäßigere Schnelligkeit zu entwickeln und pünktlich an den einzelnen Stationen einzutreffen: da verdient der Dampfer den Vorzug. Trotz der Fortschritte der modernen Segelschiffahrt fährt durchschnittlich ein Segelschiff von Southampton nach Newyork 23, ein Dampfer nur 6—8 Tage; ein Segler von England um das Kap nach Kalkutta 100—111, ein Dampfer nur 68 Tage.

Es ist deshalb erklärlich, daß in der Gegenwart die Zahl der Dampfer stärker anwächst, als jene der Segelschiffe, und ebenso, daß die Dampfer vorzugsweise den Personentransport, die Segelschiffe den Gütertransport übernehmen. Das schnellere Transportwerkzeug muß unter sonst gleichen Umständen auch das sichere sein; denn auf einer kürzeren Reise ist ja der Spielraum der Gefahr ein geringerer. Dies, die höhere Bequemlichkeit der Dampfer und die Abkürzung der Seekrankheit durch die raschere Fahrt sind Gründe genug für das steigende Übergewicht der Dampfer.

Die technischen Fortschritte bestehen hauptsächlich in dem Bau von Schnellseglern, welche auch für den Transport kostbarer und raschen Konjunkturen unterworfener Waren sich eignen. In dieser Hinsicht sind besonders die Klipper von den Werften zu Baltimore berühmt. Daneben sind die hauptsächlich durch den Amerikaner F. Maury getragenen neuesten Fortschritte der nautischen Wissenschaft so bedeutend, daß durch sie z. B. die Segelfahrt von New-York nach Kalifornien von 180 Tagen auf 92 Tage, von England nach Australien und zurück von 250 auf 130 Tage verringert wurde.

VI. **Die Dampfschiffahrt insbesondere.** Bekanntlich war die erste Dampfschiffahrtslinie, welche regelmäßigen Transportverkehr besorgte, diejenige R. Fultons auf dem Hudsonflusse zwischen New-York und Albany. Auf Amerika folgten in der Einführung der Dampfschiffahrt England und Deutschland. Die Flußfahrt ging den ozeanischen Fahrten lange voraus und erfreute sich schon lebhafter Frequenz, ehe man ernsthaft an die Einführung ozeanischer Fahrten dachte. Zwar war schon 1819 aus dem nordamerikanischen Hafen Savannah das gleichnamige Schiff nach Europa unter Anwendung von Dampf und Segeln gefahren; aber es währte fast 20 Jahre, bis auf diesen ersten Versuch erfolgreiche weitere Unternehmungen folgten. Die Flußdampferfahrten machten indessen rasche Fortschritte; in Nordamerika waren sie es vorzugsweise, die vor der Ära der Eisenbahnen den weiten Stromgebieten des Mississippi und des Ohio Leben verliehen und die Ansiedlung der Uferstaaten jener Flüsse sehr bedeutend beschleunigten. Eigentümlich war die Erscheinung, daß England sich hinsichtlich der Einführung der Dampfschiffahrt weit spröder verhielt, als Deutschland. Um 1820, als in Deutschland schon Weser, Elbe, Oder, Spree und Havel von Dampfern befahren wurden, hatte ganz England erst 43 ganz kleine Bugsier- und Personenboote.

Nachdem durch den „Sirius" und „Great Western" im Jahre 1838 die Möglichkeit großer Seereisen mit Dampfschiffen bewiesen war, richtete man Postdampferfahrten ein. Die englische Regierung schloß mit Samuel Cunard in Halifax einen Kontrakt, wonach Cunard gegen eine jährliche Subvention von 65000 Pfd. Sterl. sich verpflichtete, zweimal monatlich ein Dampfschiff von Liverpool nach Halifax, Quebeck, Boston und zurück gehen zu lassen. Am 4. Juli 1840 begann die „Britannia" von Liverpool aus die Fahrten dieser „Cunard-Linie", welche im Jahre 1867 schon 38 Dampfer besaß.

Man hatte mit Schiffen von mäßigen Dimensionen begonnen. Als aber die Erfahrung zeigte, daß sich das Verhältnis der Kohlenlast zur Tragfähigkeit des Schiffes um so günstiger gestalte, je größer die Schiffe werden, baute man größere Schiffe und stärkere Maschinen. England, vorzugsweise auf die ozeanische Fahrt angewiesen, ging mit der Herstellung großer Seedampfer voran, während Nordamerika seine Spezialität in den riesigen schwimmenden Palästen suchte, welche den Mississippi befuhren.

Die Dimensionen wurden immer gewaltiger; den „Great Western", der schon 500 Pferdekraft hatte, übertrafen bald der „Himalaya" und die „Persia", bis endlich der kolossale „Great Eastern" alles, was der Schiffbau an gigantischen Bauwerken geleistet hatte, weit hinter sich ließ, damit aber auch die Grenze der ökonomischen Brauchbarkeit überschritt. Denn Schiffe von solcher Größe haben bei den bestehenden Verkehrsverhältnissen zu selten Gelegenheit, volle Ladung zu erhalten und demnach das in sie gelegte Kapital gehörig auszunützen. Der „Great Eastern" erhielt auch nur gelegentlich, bei Legung der großen transatlantischen Telegraphenkabel, eine seinen kolossalen Verhältnissen entsprechende Beschäftigung. 1888 wurde dieses größte Schiff der Welt sogar auf den Abbruch verkauft.

Wie die Dampfschiffahrt vom Prinzip der Schaufelräder im Laufe der Zeit immer mehr zu jenem der Schraube übergeht, so daß jetzt und noch mehr in der Zukunft auf dem Ozean die Schraube entschieden dem Schaufelrad den Vorzug abgewinnt und das letztere im großen und ganzen nur mehr in der Binnenschiffahrt eine bleibende Wirksamkeit bewahren dürfte: das gehört vorzugsweise der Geschichte der Technik an; ebenso das Eintreten des Reaktionsdampfers in die Praxis des Betriebs. Andere, gleichfalls ausschließlich der technischen Beurteilung unterliegende Erscheinungen sind die mannigfachen Versuche zur Umgestaltung und Verbesserung der Formen der Schiffe, sowie zur Anwendung anderer Brennstoffe, als der bisher üblichen. In neuester Zeit ist das Petroleum als Feuerungsmaterial versucht und auch praktisch angewandt worden, zunächst in Amerika, dann aber auch auf den Dampfern des Kaspischen Meeres.

Bezüglich des Baumaterials ist man, bei Dampfern weit rascher als bei Segelschiffen, immer mehr vom Holze zum Eisen übergegangen, so daß bei den Dampfern selbst in der Takelage das Eisen immer beliebter wird.

Um einen Überblick über die wichtigsten Linien des heutigen Dampfschiffverkehrs zu gewinnen, lassen sich verschiedene Methoden anwenden.

1. Den Anforderungen geographischer Übersicht entspricht es am meisten, wenn man zum Ausgangspunkt den Unterschied zwischen ozeanischer und Binnenschiffahrt nimmt und die einzelnen Meere und Meeresteile hinsichtlich ihrer Linien für sich betrachtet. Diese Methode gestattet auch am besten,

auf die hydrographischen Verhältnisse einzugehen, bei den verschiedenen Meeren die besonderen Bedingungen ihres Verkehrs zu prüfen, insbesondere die natürliche Beschaffenheit der einzelnen Meeresteile, ihre Meeresströmungen, charakteristischen Windrichtungen, die Beschaffenheit ihrer Küsten.

2. Die volkswirtschaftlichen, die kommerziellen Gesichtspunkte dagegen finden eine bessere Berücksichtigung, wenn man die Betrachtung der Dampfschiffkurse an die Darstellung des binnenländischen Verkehrs anschließt und demgemäß bei der Schilderung der Eisenbahn- und Flußnetze der Länder sofort, von den nennenswerten Hafenplätzen ausgehend, jene Richtungen aufzählt, nach welchen Dampfschiffkurse laufen. Dieses Verfahren gestattet, auf die internationalen Verkehrsbeziehungen der Länder und Küstenplätze einzugehen.

3. In Verbindung damit kann man auch von den einzelnen Unternehmungen ausgehen. Auch hierbei ist, und zwar in noch höherem Grade, der kommerzielle Gesichtspunkt maßgebend. Dieses Verfahren gestattet auch am leichtesten ein Eingehen in die geschäftliche Entwicklung der einzelnen Dampfschiffkurse, eine Vergleichung der Leistungsfähigkeit der Unternehmungen und wird erleichtert durch die Möglichkeit unmittelbarster Benützung der Quellen, d. h. der von den Unternehmungen publizierten Fahrpläne mit ihren Fahrpreisen, Fahrzeiten und Bedingungen. In die Ökonomie die Dampfschiffahrtsunternehmungen erhält man so den besten Einblick.

5. Kapitel: Schiffahrtspolitik.

I. **Flußschiffahrt.** Sie verdient die volle Beachtung der Staatsgewalt. Eine Förderung derselben ist möglich durch technische Maßregeln, welche das Bett und die Ufer in gutem Stand halten und Versandung verhüten; auch durch Anlegung von Leinpfaden und Landungsplätzen. Dampfschiffahrtsunternehmungen auf Flüssen und Binnenseeen können so hohe kommerzielle Bedeutung für den ganzen Staat oder für einzelne Landesteile haben, daß sie obrigkeitliche Unterstützung (seitens des Staates oder der beteiligten Provinzen, Ortschaften) verdienen können. Sie kann gewährt werden durch Aktienbeteiligung, durch Subventionen 2c.

II. **Kanalschiffahrt.** Die Anlage von Schiffahrtskanälen war hauptsächlich vor der Periode der Eisenbahnen eine wichtige Maßregel der Verkehrspolitik, muß aber auch heutzutage noch keineswegs überall als überflüssig erscheinen. Die geographischen und hydrographischen Bedingungen sind hierbei entscheidend. Die Anlage der bestehenden Schiffahrtskanäle erfolgte teils durch die Staatsregierungen, teils durch Aktiengesellschaften, in letzterem Falle wohl auch mit staatlicher Unterstützung. Bei solchen Unternehmungen sind erforderlich: Prüfung und Genehmigung der Pläne, der Trace, Länge, Tiefe, Breite und Bauart; Erteilung des Expropriationsrechts; Bestimmungen über die zu erhebenden Kanal- und Schleusengelder; Betriebsbeaufsichtigung.

III. **Seeschiffahrt.** Die für die Hebung, Förderung und Sicherung der Seeschiffahrt wichtigsten Einrichtungen gliedern sich folgendermaßen:

A. Einrichtungen an den Küsten: Seehäfen in genügender Anzahl und mit ausreichendem Schutz gegen Flut und Sturm; Leuchttürme; Werfte; Docks; Ladeplätze mit Krahnen; Magazine; Bojen zur Bezeichnung des Fahrwassers; Lotsenwesen; Rettungsstationen; Wetter- und Seewarten. Diese Einrichtungen müssen staatliche sein; ihre Kosten können durch (nicht zu hohe) Gebühren teilweise vergütet werden.

B. Schiffsbesichtigungsinstitute sind bisher bloß als Privatunternehmungen aufgetreten. Für genaue Kontrolle der Qualität der Schiffe sorgen schon die zunächst beteiligten Versicherungsanstalten.

C. Einrichtungen zur Schiffsvermessung; Ausstellung von Meßbriefen.

D. Bestimmungen über die Nationalität der Schiffe, über das Signalwesen auf See; über das Ausweichen der Schiffe; über Zusammenstöße und die Hilfeleistung dabei; über Strandung, Bergung und Seeraub.

E. Errichtung und Unterhaltung von Seemannsschulen.

F. Regelung der persönlichen Rechtsverhältnisse der Seeleute durch Seemannsordnungen.

G. Obrigkeitliche Prüfung der Schiffsführer, Steuerleute, Maschinisten und Lotsen. Erfordernis eines Befähigungsnachweises derselben.

H. Zweckmäßig können auch Vorschriften sein gegen Überladung, gegen schlechte Ausrüstung und Verproviantierung, gegen gesundheitsschädliche Zustände auf Schiffen, namentlich den Auswandererschiffen gegenüber.

I. Einrichtung besonderer Seeämter für Handhabung und Überwachung der oben bezeichneten Maßregeln und Einrichtungen.

K. Subventionen an Dampfschiffahrtsgesellschaften für Unterhaltung gewisser, dem Verkehr wichtiger transatlantischer Linien. Solche Subventionen werden jetzt von allen Kulturstaaten geleistet, um regelmäßigen Post- und Personenverkehr zu ermöglichen.

L. Schiffahrtsgesetze, welche im Sinne des Prohibitivsystems bestimmte Zweige der Schiffahrt oder die Einfuhr bestimmter Waren ausschließlich einheimischen Schiffen vorbehalten, sind ein veraltetes Mittel der Schiffahrtspolitik (Cromwells Navigations-Akte!).

M. Differential-Abgaben, d. h. besondere Abgaben, durch welche fremde Schiffe gegenüber den einheimischen benachteiligt wurden (in Form von Tonnengeldern oder Zuschlagzöllen) sind in neuerer Zeit mehr und mehr verschwunden (Gegenseitigkeitsverträge).

N. Prämien für Ausrüstung, Fahrprämien und Fischereiprämien werden auch mitunter (Frankreich) gewährt.

O. Schiffahrtsverträge. Da manche der für die Schiffahrt förderlichen Einrichtungen nur bei internationalem Einvernehmen zu voller Wirksamkeit kommen können, erscheint bei denselben eine

Regelung durch internationale Schiffahrtsverträge, oder wenigstens durch Aufnahme einschlägiger Bestimmungen in Handelsverträge angezeigt.

6. Kapitel: Die Post.

I. **Wesen.** Das heutige Postwesen ist nicht gegenüber den anderen Transportanstalten ein selbstständiges Verkehrsmittel, sondern ein administrativer Organismus, welcher die vorhandenen Transportwerkzeuge benützt und in sie einzudringen sucht, wo dies zweckmäßig ist.

Wie das Postwesen schon in seinen ersten geschichtlich beobachtbaren Anfängen nicht den Charakter einer gewinnbringenden Unternehmung, sondern den einer Regierungsanstalt zu nationalen oder wenigstens gouvernementalen Zwecken hatte, so findet sich dieser gemeinnützige Charakter vollständig ausgeprägt im heutigen Postwesen. Der zivilisierende Einfluß, welchen ein regelmäßiger, sicherer und wohlfeiler Verkehr, insbesondere von Nachrichten und Werten, auf das gesamte Volksleben übt, ist für die Kulturstaaten Grund genug, die Gegenstände des Postverkehrs der Privatspekulation zu entziehen oder die Konkurrenz der letzteren wenigstens einzuschränken. Die Vorrechte der Post dürfen aber, wenn die Anstalt grundsätzlich als eine gemeinnützige gelten soll, nicht weiter gehen, als nötig ist, damit sie ihren Zweck erfüllen kann. Die Privat-Transportanstalten dürfen, soweit sie Transportleistungen machen, welche außerhalb des Bereiches der Post liegen, in keiner Weise beengt werden. Die verschiedenen Grade von Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit und Wohlfeilheit, welche der Verkehr beansprucht, machen es nötig, daß neben dem Postwesen auch andere Transportunternehmungen sich frei bewegen. Dieselben gewähren nicht jene Schnelligkeit und Sicherheit, welche das Postwesen auszeichnet, sind aber eben deshalb wohlfeiler und daher für manche Verkehrszwecke vorzuziehen.

Erzielung eines Gewinns aus dem Postverkehr ist nicht Zweck des Betriebs. Doch darf man auch nicht verlangen, daß der Staat bedeutende Opfer für den Postbetrieb bringe. Denn diese Opfer würden auf Kosten sämtlicher Steuerzahler gebracht, während letztere doch in sehr verschiedenem Grad an den Vorteilen des Postverkehrs partizipieren.

II. **Arten der Postsendungen.** Die elementaren Unterschiede des Nachrichten-, Güter- und Personenverkehrs zeigen sich in den Verschiedenheiten der Einrichtungen für Brief- und Druckschriftenverkehr, Paket- und Personenverkehr.

Wegen der geringeren Zahl der Frachtstücke gegenüber jener der Briefe ist es bei den Frachtstücken möglich, für jedes einzelne größere Sorgfalt aufzuwenden. Eine solche Fürsorge ist auch nötig, weil die Paketstücke materiellen Wert haben, die uneingeschriebenen Briefe in der Regel nicht.

So lange die Güter in Massen, als Waren befördert werden, nehmen sie nur ausnahmsweise die Postbeförderung in Anspruch. Diese wird meist nur verlangt für e i n z e l n e s Gut, an dem schon ein bestimmtes persönliches Interesse haftet. Die dem Postverkehr zufallenden Güter sind meist an jene Personen adressiert, zu deren Gebrauch sie dienen; dieses bestimmte persönliche Interesse verleiht den Sendungen ihren eigentümlichen Charakter.

III. **Einrichtung.** Der seit 1874 bestehende Weltpostverein ist die erste Grundlage einer allgemeinen, ihrer Natur nach alle Kulturvölker umfassenden Institution geworden. In der Errichtung eines i n t e r n a t i o n a l e n B u r e a u s zu Bern findet er auch einen administrativen Mittelpunkt.

Der in wirtschaftlicher Hinsicht wichtigste Punkt des Postwesens sind die Tarife, oder das P o r t o. Von der Höhe der Portosätze hängt einesteils die Frequenz, anderenteils die Einnahme der Post ganz wesentlich ab.

Dem oben angeführten Grundsatz entsprechend begnügt man sich heutzutage mit einem mäßigen Gewinn aus dem Postbetrieb. Natürlich erscheint es dabei, daß die Höhe des Portos durch die gebotene Leistung bestimmt wird, und zwar insbesondere durch die Selbstkosten, welche der Postanstalt erwachsen. Demgemäß bestand früher das Bestreben, diesen Selbstkosten entsprechend die Portosätze abzustufen nach:

1. Der zurückzulegenden Entfernung.
2. Dem Gewicht und Umfang der Postsendung.
3. Der Mühewaltung, welche bei Auf- und Abgabe der Sendungen erforderlich ist.
4. Der Höhe des von der Post übernommenen Risikos.

Will man jedoch alle diese Umstände bei Festsetzung der Portosätze gründlich berücksichtigen, dann ergeben sich sehr komplizierte Portosätze; darunter leidet die Bequemlichkeit des Publikums und die Lebhaftigkeit des Verkehrs. Eine minutiös genaue Berechnung der Selbstkosten ist selbst zu kostspielig, weil zu umständlich und verkehrhindernd. Die technische Vervollkommnung der Verkehrswerkzeuge und die steigende Frequenz der Post ließen um die Mitte des Jahrhunderts das Bedürfnis und die Möglichkeit einer bedeutenden Vereinfachung des Portowesens erkennen. Man kam zur Einsicht, daß, insbesondere bei Briefen und kleinen Paketen, Entfernung und Gewicht der Sendung nur sehr unbedeutende Unterschiede der Selbstkosten verursachen, daß eine Kostenverminderung vielmehr zumeist durch steigende Benützung und möglichste Vereinfachung der Portozahlung herbeigeführt werden müsse. Das führte um 1840 zur britischen Postreform, zu einheitlichen Portosätzen, zur Einführung der Briefmarken, des Frankaturzwanges, der Briefkästen und anderer Verbesserungen des Postwesens, welche in der Folge von den übrigen Kulturstaaten gleichfalls eingeführt wurden.

Was den U m f a n g des heutigen Postverkehrs betrifft, so geben hierüber folgende Angaben einigermaßen Aufschluß.

In neuester Zeit werden auf der ganzen Erde jährlich über 16000 Millionen Postsendungen, darunter 7500 Millionen Briefe, 1700 Millionen

Postkarten, 6200 Millionen Zeitungen und Drucksachen, 120 Millionen Warenproben, 275 Millionen Postanweisungen und Aufträge, 280 Millionen Pakete, expediert. Die mittlere Gesamtzahl von Briefen und Postkarten stellt sich am höchsten in Großbritannien.

Die Weltpost dringt bis zu den äußersten Grenzen menschlicher Wohnsitze, rund um die Erde und zu den Antipoden.

7. Kapitel: Der Telegraph.

I. **Kommerzielle Bedeutung.** Der Telegraph ist gewiß das idealste Verkehrsmittel, weil er keine Lasten, nur noch Gedanken trägt, keines Fahrzeugs bedarf und von der Zeit unabhängig ist. Auch der Weg ist dabei ganz anders, als bei den übrigen Verkehrsmitteln: nirgends eine mühsame Bewältigung von Terrainschwierigkeiten; überall der gleiche Draht. Durch seine Fäden geht die Nachricht ohne körperliches Material, bloß als *sprechende Kraft*.

Die Anlagekosten sind daher nicht so verschieden, wie bei anderen Transportmitteln. Auch der Betrieb zeigt keine lokalen Unterschiede, welche in geographischen Ursachen begründet wären. Der Telegraph ist höchst kosmopolitisch; die Sprachen der Hauptkulturvölker gehen durch ihn rund um den Erdball.

In dünn bevölkerten Ländern ist der Telegraphenverkehr extensiv, d. h. er bewegt sich über große Entfernungen, aber mit geringer Depeschenzahl. Großstädte und dichte Bevölkerung verlangen intensiven Telegraphenverkehr: zahlreiche Drähte und häufige Depeschen. Beim Vergleich des Telegraphenverkehrs zweier Länder darf man weder bloß auf die Länge der Linien, noch bloß auf Zahl der Drähte sehen.

Der Telegraphenverkehr richtet sich sehr nach dem wirtschaftlichen Charakter der Landschaft. In industriellen Distrikten, an Handelsplätzen wird jedes Tausend von Einwohnern eine weit größere Depeschenzahl aufweisen, als in Ackerbaugegenden. Unter allen wirtschaftlichen Unternehmungen hat keine Art ein größeres Bedürfnis nach elektrischer Schnelligkeit, als der Personentransport, welcher entschieden verlangt, daß das Telegramm ihm voraneile und hinter ihm die Verbindung mit den verlassenen Plätzen unterhalte.

II. **Einrichtungen.** Die *Zahl der Stationen* wird auch durch den Wirtschaftscharakter und die Ansiedlungsweise der Bevölkerung bedingt. Da fast nur die städtisch gebildete und städtisch lebende Bevölkerung telegraphiert, sind die meisten Stationen dort nötig, wo auch die kleineren Ortschaften städtische Lebensweise haben (Schweiz, England).

In *wirtschaftlicher Hinsicht* ist beim Telegraphen wie der Post das *Tarifwesen* der entscheidende Punkt. Anfänglich waren die Portosätze genau nach der Entfernung abgestuft, nebst einem Bestellgeld; dann bildete man Entfernungszonen; zuletzt einheitliche Tarife für größere Staatsgebiete. Bezüglich des Umfangs nahm man ursprünglich „einfache" Depeschen an (bis zu 10, 15, 20 Worten) nebst einem Zuschlagsporto für die Mehrworte. Jetzt hat man eine bestimmte Grundtaxe für die Wortzahl. Bei der Telegraphenanstalt ist das Streben nach Reinerträgen in höherem Grade gerechtfertigt, als bei der Post.

III. **Statistisches.** Wie rasch sich das europäische Telegraphennetz entwickelt hat, geht daraus hervor, daß im Jahre 1860 erst 126140 Kilom. Linien mit 392832 Kilom. Draht und 3502 Stationen bestanden. Die Depeschenzahl betrug damals $8{,}_9$ Mill. — 1885 war die Länge der europäischen Linien auf 596000 Kilom. gestiegen; die Zahl der Stationen auf 45000, jene der Depeschen auf 117 Mill. Den lebhaftesten Depeschenverkehr zeigt unter den europäischen Ländern Großbritannien, wo (1885) auf je 100 Einwohner 88 Telegramme treffen; wird jedoch noch weit von Australien übertroffen, wo auf je 100 Einw. 174 Telegramme treffen; im Deutschen Reich $33{,}_9$, in Österreich-Ungarn 23.

Auch außer Europa ist der Telegraph allenthalben eingebürgert. In Nord- und Südamerika führen Drähte vom Atlantischen zum Stillen Ozean; durch den australischen Kontinent läuft eine Überlandlinie von 3200 Kilom. von Adelaide nach Port Darwin, und in Asien reichen die Linien durch Sibirien zum Amur und durch Beludschistan nach Ostindien.

Unterseeische Leitungen. Seit im Jahre 1848 die erste Leitung unter dem Wasser (von Köln nach Deutz) ausgeführt wurde, begann man alle Gewässer der Welt mit Drähten zu durchspinnen. Diese Leitungen zeigen größere geographische Unterschiede. Manches mißglückte dabei. Von 560 Kabeln, welche Europa mit anderen Ländern verbinden, sind gegen 70 ganz unterbrochen oder außer Gebrauch; manches wertvolle Arbeitsprodukt liegt auf dem Meeresgrunde verloren. Aber seit 1866 ist die Verbindung beider Erdhälften ununterbrochen. Fünf selbständige Kabel sind durch englische, amerikanische und französische Gesellschaften zwischen Europa und Amerika gelegt; ein weiteres von Lissabon nach Brasilien. Ostindien, Australien, China und Japan sind durch submarine Leitungen mit Europa verbunden. Eine ganze Reihe von Kabeln verbinden die britischen Inseln mit dem Kontinent; mehrere liegen in Ost- und Nordsee; im Mittelmeer ist Malta ein Knotenpunkt von sieben Linien: nach Sizilien, Alexandria, Tripolis, Biserta, Gibraltar. Die europäischen Küsten sind mit Kabeln gesäumt; in Suez beginnt jenes des Roten Meeres und reicht durch den Indischen Ozean nach Bombay.

Heute verfügt die Welt über ein Netz von Landtelegraphen und Kabeln von zusammen etwa 700000 Kilom. mit einer Drahtlänge von etwa 1600000 Kilometer. Die Depeschenzahl betrug im Jahre 1890 etwa 210 Millionen. Der internationale Telegraphenverkehr ist durch den, später wiederholt revidierten Petersburger Vertrag vom Jahre 1879 geregelt. Die Privattelegraphen-Gesellschaften sind entweder dem Vertrage beigetreten oder bringen doch seine wesentlichsten Bestimmungen in Anwendung.

8. Kapitel: Andere Verkehrswerkzeuge.

Mit den bisher dargestellten Verkehrswerkzeugen ist die Reihe derselben keineswegs definitiv abgeschlossen. Der menschliche Erfindungsgeist scheint sich vielmehr mit Vorliebe auf die Vervollkommnung der Verkehrswerkzeuge zu werfen, und es lassen sich durchaus keine Grenzen für die in dieser Richtung noch möglichen Fortschritte fixieren.

Die ursprünglichste Form des Nachrichtenverkehrs, die eigene Überbringung der Nachricht durch den Absender, ist längst zu zeitraubend und kostspielig geworden; sie steht überdies im Widerspruch mit dem Prinzip der Arbeitsteilung. Wo aber ihre Nachteile gegenüber ihren eigentümlichen Vorteilen zurücktreten, findet sie noch heutzutage Anwendung, zwischen einzelnen und ganzen Gruppen in allen Klassen und Ständen der Bevölkerung, im politischen und wirtschaftlichen Leben.

Auch die Mitteilung von Nachrichten durch Tonzeichen ist eine alte und naheliegende Form des Nachrichtenverkehrs, eine Form, welche wegen ihrer Einfachheit und leichten Handhabung selbst heutzutage noch vielfach gebräuchlich ist. Als Werkzeuge dazu verwendet man nicht allein Signalschüsse, Hörner, Trommeln, Glocken 2c., sondern selbst die modernsten und vollkommensten Transportmittel bedienen sich der Tonmitteilung: Glocken- und Pfeifensignale, Sprachrohre bei Eisenbahnen und Dampfbooten, Nebelhörner zu Seesignalen. Eine wertvolle Eigentümlichkeit der Tonmitteilung liegt darin, daß sie von vielen zugleich vernommen wird, daß also die Nachricht in dem Augenblicke, wo sie gegeben wird, sich auch schon vervielfacht. Nachteilig ist dagegen die geringe Fähigkeit des Tones, in linearer Richtung vorzudringen. Die Tonsignale passen deshalb zumeist für den Zweck, einzelne Nachrichten, über deren Bedeutung man sich vorher verständigt hat, schnell unter viele Hörer eines kleinen Umkreises zu verbreiten.

Wie weit die neueste Erfindung auf dem Gebiete der Tonmitteilung, das Telephon, befähigt ist, eine Stellung im Gebiete des modernen Weltverkehrs einzunehmen, wird die nächste Zukunft wohl zeigen. Das Telephon hat bisher seine glänzendste Entwicklung in den Ver. Staaten gefunden, insbesondere in New-York. In Amerika hat man das Telephon der Privatunternehmung überlassen; ebenso in den meisten europäischen Staaten; in Deutschland, Spanien und der Schweiz dagegen ist es Staatsanstalt.

Die optische Telegraphie hat zwar den Vorteil einer sehr schnellen Beförderung der mitgeteilten Nachrichten, leidet aber unter dem Umstande, daß die Luft, welche den Weg für die Nachricht bildet, möglicherweise einen unüberwindlichen Widerstand (Nebel, Schneefall) entgegensetzt. Die Zeichengebung kann dabei gar nicht geheim gehalten werden, wohl aber das Verständnis der Zeichen. Die Verwendbarkeit der optischen Telegraphie blieb aus diesen Gründen stets eine beschränkte und ist seit der Einführung des elektrischen Telegraphen weit mehr zurückgegangen, als jene der Tonzeichen.

Seinen größten Wert hat das optische Zeichen noch für die Seeschiffahrt, wo Flaggensignale, Leuchtfeuer, Raketen, Bojen häufige Anwendung finden.

Der schriftliche Nachrichtenverkehr hat den großen Vorzug der Geheimhaltung vor dem Überbringer und allen, welche die Nachricht nichts angeht. Durch Mißbrauch oder Unfall konnte dieser Vorteil zwar in früheren Jahrhunderten verloren gehen, und man erfand, um sich dagegen zu schützen, die Chiffreschrift. Die politische und kommerzielle Entwicklung der Gegenwart aber bietet die größte Garantie gegen solche Mißbräuche und Unfälle.

Das geschriebene Wort hat sogar vor der persönlichen und mündlichen Benachrichtigung einen Vorzug voraus: größere Präzision des Ausdruckes und urkundliche, bleibende Darstellung des Gedankens.

Dazu kommt noch, daß dem schriftlichen Nachrichtenverkehr, so weit er die Absicht hat, dieselbe Nachricht einer größeren Zahl von Personen zukommen zu lassen, auch noch die Vervielfältigungstechnik (Druckerei) zu Hilfe kommt.

In dieser Hinsicht dürfte hier noch auf die großartige Entwicklung des Annoncenwesens hinzuweisen sein, zu dessen geschäftsmäßiger Entwicklung wie zur Ausdehnung des internationalen Annoncenwesens sich neuestens Annoncenbureaux gebildet haben. Die Inhaber dieses Bureaux stehen mit den Zeitungsverlegern in Verbindung und erhalten von denselben Rabatt. Das Publikum hat dann bloß mit den Bureaux, nicht mehr mit den Zeitungen zu thun. Berühmt ward das Annoncenbureaux von Havas in Paris, welches den Annoncenteil der Zeitungen so ziemlich beherrscht; in Deutschland das Bureau von Haasenstein und Vogler und jenes von Rud. Mosse, beide in zahlreichen Städten domiliziert.

Daß mit den bisher genannten Mitteln des Weltverkehrs die Kette glänzender Fortschritte nicht abgeschlossen ist, darf wohl nicht bezweifelt werden. Ununterbrochen rührt sich der menschliche Erfindungsgeist; Neuerung reiht sich an Neuerung. Und selbst das höchste Problem des Verkehrswesens, die Luftschiffahrt, ist trotz aller Schrecken und Gefahren nicht aufgegeben, sondern in einem Stadium lebhafter Diskussion und Entwicklung.

Fünfte Abteilung.

Der Staatshaushalt.

Fünfte Abteilung.

Der Staatshaushalt.

1. Kapitel: Der Staatshaushalt überhaupt.

Zweck des Finanzwesens. Die auf die Zivilisation und Wohlfahrt seiner Angehörigen gerichtete Thätigkeit des Staates erfordert, um vollbracht werden zu können, menschliche Leistungen und sachliche Güter. Je umfangreicher die Thätigkeit des Staates wird, je mehr sie darauf ausgeht, neue Aufgaben zu den ihrigen zu machen: desto mehr menschliche Leistungen, einen desto größeren Güteraufwand erfordert sie.

So bildet sich mit der Zeit eine eigene Regierungsthätigkeit aus, welche ausschließlich den Zweck hat, zu sorgen, daß diejenigen Güter, welche der Staat braucht, jederzeit bereit stehen, erhalten und gut benützt werden. Das ist mit anderen Worten eine besondere Wirtschaft, die der Staat führen muß. Man nennt sie Finanzwirtschaft, Regierungswirtschaft oder Staatshaushalt.

Sie ist also die Wirtschaft der Staatsregierung zu Staatszwecken.

Für diese Wirtschaft sind allerlei Einrichtungen und Anstalten, Gesetze, Verordnungen und Behörden notwendig.

Alles das faßt man zusammen unter dem Ausdruck Finanzwesen.

Die Ausgaben, welche der Staat macht, haben meistens den Zweck, Leistungen zu vergüten, welche von einzelnen für Staatszwecke gemacht werden.

Solche Vergütungen sind in jedem weiter fortgeschrittenen Staatswesen notwendig.

Man könnte zwar die Arbeiten und Leistungen, welche zu Staatszwecken gemacht werden müssen, einzelnen Staatsangehörigen als unentgeltliche Pflicht auferlegen. Z. B. wie das Amt eines Geschworenen. In Republiken kommt solche Staatsarbeitsleistung viel häufiger vor, als in monarchischen Staaten, hat aber ihre Nachteile.

Denn einmal sind solche Leistungen, wenn sie den einzelnen auferlegt werden, störend für ihre Privatthätigkeit.

Anderenteils aber sind diese Dienste und Arbeitsleistungen nie so vollkommen, als wenn sie von Leuten vorgenommen werden, welche sich dieselben zur Lebensaufgabe gemacht haben.

Das Prinzip der Arbeitsteilung verlangt vielmehr, daß gerade jene Leistungen im Staatswesen, welche besondere Geschicklichkeit und Übung, besondere Kenntnisse erfordern, von Leuten gethan werden, die sich ausschließlich darauf verlegen.

Staatsvermögen. Wie nun jede Wirtschaft ein Vermögen voraussetzt und mit demselben wirtschaftet, so braucht auch die Finanzwirtschaft ein Vermögen: das Staatsvermögen. Dasselbe nimmt ab und zu.

Früher wurde das Staatsvermögen identifiziert mit dem Vermögen des Staatsoberhaupts. Das ist sehr falsch. Beide Arten müssen scharf getrennt werden. Das Staatsvermögen ist vielmehr aus dem Volksvermögen herausgewachsen; es bildet einen Teil des Volksvermögens.

Einrichtung der Finanzwirtschaft. Die Finanzwirtschaft ist ein höchst notwendiger Teil des Staatswesens, da sie dem Staate die materiellen Mittel liefert, welche er braucht, um seine Zwecke verfolgen zu können. So wie der in moralischer oder wissenschaftlicher Hinsicht hervorragendste Mensch keine selbständige und sichere Lebensstellung erringen kann, wenn er nicht zu wirtschaften versteht, ebenso kann auch der Staat nicht gedeihen und selbständig bleiben, der eine schlechte Wirtschaft führt; wenigstens nicht auf die Dauer.

Die Finanzwirtschaft muß nach den Grundsätzen betrieben werden, welche für jede Wirtschaft gelten. Sie hat sehr vieles mit anderen Wirtschaften gemein.

So muß sie darnach trachten, daß Einnahmen und Ausgaben im Gleichgewicht seien, daß die Einnahmen nachhaltig fließen, daß die Kapitalien nicht vermindert, sondern wenn möglich vermehrt werden. Sie muß den rohen und reinen Ertrag unterscheiden, alle wirtschaftlichen Vorgänge sorgfältig verbuchen, da wo sie selbst produziert, möglichst billig produzieren u. s. f.

Unterschied zwischen Finanzwirtschaft und Privatwirtschaft. Erstere unterscheidet sich dagegen von der bürgerlichen Wirtschaft:

1. Durch die Größe der vorkommenden Geschäfte. Die Einnahmen und Ausgaben des Staates sind viel größer, als die einer Privatwirtschaft.

2. Durch die Quellen der Einkünfte. Die Finanz-

wirtschaft hat viel verschiedenartigere Einnahmequellen, als die Privatwirtschaft.

3. Durch Zwecke und Maße der Ausgaben. Der einzelne kann sein Vermögen ausgeben, wie er will — nur nicht zu rechtswidrigen Zwecken. Anders der Staat. Der Staat darf nur Ausgaben machen für Zwecke, welche die Staatsklugheit billigt.

Diese Zwecke wechseln allerdings mit der wechselnden Weltanschauung und Staatsidee.

4. Aus all diesen Gründen ergiebt sich ein weiterer Unterschied zwischen Finanz- und Privatwirtschaft auch bezüglich der wirtschaftenden Thätigkeit. Bei einer Privatwirtschaft kann der Unternehmer in der Regel alles persönlich leiten, überall zugegen sein, alles überschauen. Das ist bei der Finanzwirtschaft nicht mehr möglich. Die Größe der Aufgabe erfordert da einen verwickelten Beamtenmechanismus.

Als ein Zweig der Staatsverwaltung muß auch das Finanzwesen unter denselben Grundsätzen stehen, welche das Wesen und die Bestimmung des Staates und die im Staat bestehenden Rechtsverhältnisse aussprechen.

In diesen Grundsätzen ist die sog. Finanzhoheit oder Finanzgewalt begründet, d. h. das Recht des Staates, eine eigene Wirtschaft zu führen.

Ferner sind darin verschiedene Pflichten begründet, welche der Staat bei seiner Wirtschaft befolgen muß. Z. B. die Pflicht, seine Gläubiger zu befriedigen, die Staatslasten gleichmäßig aufzubürden &c.

Eigenschaft eines guten Finanzwesens ist es, nicht mit anderen Zweigen der Staatsverwaltung, namentlich aber nicht mit der Wirtschaftspolitik in Kollision zu geraten.

Das muß bei jeder einzelnen finanziellen Thätigkeit sorgfältig vermieden werden.

Darum muß die Finanzwirtschaft stets den Gesetzen der Volkswirtschaft entsprechend geführt werden. Sie muß ununterbrochen Fühlung mit der Wirtschaftspolitik halten. Ja man kann geradezu sagen: eine gute Wirtschaftspolitik ist auch eine gute Finanzpolitik. Sie kräftigt den Volkswohlstand und dadurch sichert sie das Staatsvermögen und die Staatseinnahme. Und umgekehrt ist eine gute Finanzpolitik die beste Wirtschaftspolitik.

Andere öffentliche Haushalte neben dem Staatshaushalt. Nicht nur der Staat führt einen öffentlichen Haushalt, sondern auch andere, durch das öffentliche Recht anerkannte Gemeinschaften. Man hat hier zu unterscheiden:

1. Kleinere Gemeinschaften in und unter dem Staate: Gemeinden, Bezirke, Kreise, Provinzen. Auch sie können Einnahmen, Ausgaben und ein eigenes Vermögen haben. Die Bildung solcher kleinerer, aber doch öffentlicher Haushalte neben dem Staatshaushalt hat den Vorteil, Angelegenheiten, welche von lokaler Bedeutung sind, auch in entsprechender Weise behandeln zu können. Das führt zu mancher Ersparnis; auch zu manchen freiwillig dem Gemeinwohl gebrachten Opfern und führt das Volk durch Selbstverwaltung zur politischen Reife. Gemeindehaushalte namentlich bestehen seit uralter Zeit und sind in der Gegenwart oft über Gebühr eingeschränkt worden. Provinzial-, Kreis- und Bezirkshaushalte sind erst Bildungen der neueren Zeit.

2. Größere politische Gemeinschaften. Es ist in neuerer Zeit häufig der Fall, daß mehrere kleinere Staaten zu einem größeren Ganzen zusammengefaßt sind: Staatenbund, Bundesstaat, Realunion, Personalunion. Dabei ist es nötig, daß das größere politische Ganze auch seine Einnahmen und Ausgaben hat und seine Wirtschaft führt. Bald ist der Kreis der gemeinsamen Angelegenheiten kleiner, bald größer. Dadurch wird das neuere Finanzwesen sehr kompliziert (so im Deutschen Reich, Österreich-Ungarn, der Schweiz, den Verein. Staaten &c.). Die Mittel für die gemeinsamen Ausgaben können durch Matrikularbeiträge (ausgemessen nach der Bevölkerungszahl der verbündeten Staaten) oder durch gewisse gemeinsame Einnahmequellen (Zölle &c.) aufgebracht werden; auch gemeinsame und besondere Schulden bestehen.

2. Kapitel: Die Staatsausgaben.

1. Im allgemeinen.

Die Gesamtheit der vom Staat für seine Zwecke verwendeten Güter nennt man Staatsaufwand; seine einzelnen Teile Staatsausgaben. Bei der Untersuchung ihrer allgemeinen Eigenschaften und der Verhältnisse, unter welchen sie gemacht werden, kommen folgende Punkte in Betracht:

I. **Die Art der ausgegebenen Güter.** Dieselben können entweder Naturalausgaben sein oder Geldausgaben. Letztere werden gemacht, um entweder einem Realbedarf zu genügen oder einem Personalbedarf (Gehalte und Pensionen). Wo Naturalausgaben gemacht werden, müssen sie ihrem Werte nach zur Verrechnung kommen.

II. **Der Zweck der Ausgaben.** Sie werden entweder gemacht, um den Staatszwecken unmittelbar zu dienen oder um die hierfür nötigen Einnahmen erst zu erzielen (z. B. Besoldung der Steuerbeamten). Wünschenswert ist, daß die letzteren Ausgaben, die sog. Einnahmekosten, im Verhältnis zu den Gesamtausgaben möglichst niedrig seien.

III. **Wichtigkeit der Ausgaben.** Es giebt notwendige und bloß nützliche Ausgaben. Selbstverständlich fordern jene zuerst Befriedigung.

IV. **Produktive und unproduktive Ausgaben.** Manche Ausgaben bewirken direkt eine Gütererzeugung, z. B. Ausgaben für Forstwirtschaft, für Staatsbergwerke &c.; andere lassen wenigstens erkennen, daß sie die produktive Thätigkeit der Staatsangehörigen unmittelbar unterstützen; z. B. Ausgaben für Rechtspflege, für polizeilichen Schutz &c. Aber selbst bei jenen Ausgaben, welche scheinbar ganz unproduktive Verwendung finden (z. B. für Kriege, für Unterhalt von Sträflingen) darf nicht etwa aus diesem Grunde die Berechtigung und Vernünftigkeit angezweifelt werden. Denn die einzelnen Thätigkeiten des Staates und somit auch seine

Ausgaben dürfen nicht außer ihrem Zusammenhang betrachtet werden.

V. **Der Grundsatz der Sparsamkeit bei den Ausgaben.** Wie bei den Ausgaben einer Privatwirtschaft muß auch bei den Staatsausgaben der Grundsatz der Sparsamkeit maßgebend sein; die Ausgaben dürfen nur für wirklich gemeinnützige Zwecke, und zwar für die wichtigsten derselben zunächst, gemacht werden; auch muß jede einzelne Ausgabe so eingerichtet werden, daß mit möglichst geringen Kosten der möglichst große Erfolg erzielt werde. Im heutigen Staatsleben wird die Sparsamkeit im Staatshaushalt vorzüglich durch die konstitutionelle Budgetwirtschaft erzielt, d. h. dadurch, daß die Staatsregierung von der Volksvertretung die Mittel zur Durchführung der Staatsaufgaben verlangt, während die Volksvertretung ihrerseits prüft, inwieweit das Bedürfnis nach den Leistungen der Staatsregierung den für diese Leistungen verlangten Aufwand auch wirklich rechtfertigt. Die Staatsregierungen sind dabei häufig geneigt, ihre Thätigkeit auszudehnen und stets wachsende Mittel hierfür zu beanspruchen, während die Volksvertretungen, in der Absicht zu sparen, leicht geneigt werden, zu wenig Ausgaben zu bewilligen. Die Budgetverhandlungen, welche die Ausgaben und Einnahmen feststellen sollen, gestalten sich häufig zu Kompromissen, indem die Regierungen manche Einschränkung ihrer Ausgabe und somit auch ihrer Thätigkeit überhaupt sich gefallen lassen, während anderseits die Volksvertretungen veranlaßt werden, nicht allzu ängstlich am Ersparnisprinzip festzuhalten.

VI. **Höhe der Ausgaben.** Die Frage, wie hoch die Ausgaben überhaupt werden dürfen, beantwortet sich nur aus jenen Anzeigen, die man über den Druck gewinnen kann, welchen die Staatslasten auf das Volk ausüben. Der Nationalreichtum und daher die Fähigkeit der Nationen, zu Staatslasten beizutragen, ist sehr schwer zu erkennen und es geht namentlich nicht an, die Ausgaben verschiedener Staaten ohne weiteres vergleichen zu wollen. Bis zu drückender Höhe dürfen die Staatsausgaben wohl nur vorübergehend steigen.

VII. **Gerechtigkeit in der Verwendung der Ausgaben** muß einer der obersten Grundsätze des Finanzwesens sein. Demnach ist bei allen Ausgaben darauf zu sehen, daß ihre wohlthätigen Wirkungen möglichst gleichmäßig allen Klassen und Gruppen der Staatsbürger zu gute kommen, daß auch die für den Staat vollbrachten Leistungen möglichst nach ihrem wirklichen Werte belohnt werden, und keinerlei persönliche Begünstigung auf die Verwendung der Staatsmittel Einfluß nehmen kann.

VIII. **Erhaltung der Ausgaben im Lande.** Wo möglich sollen die durch die Staatsausgaben in Umlauf kommenden Summen im Lande bleiben, damit sie wiederum der einheimischen Volkswirtschaft zu gute kommen. Im Interesse der Zwecke mancher Ausgaben müssen von diesem Grundsatz Ausnahmen zulässig sein.

IX. **Örtliche Verteilung.** Aus dem oben erwähnten Grundsatz der Gerechtigkeit, wie auch aus volkswirtschaftlichen Rücksichten geht hervor, daß die Ausgaben, möglichst gleichmäßig über das Land verteilt, für alle Landesteile gemacht werden sollen. Hierbei frägt sich's zunächst, ob die Bedürfnisse, welche mit den Staatsausgaben bestritten werden, solche des ganzen Landes oder bloß einzelner Landesteile sind. Reiner Lokalbedarf, d. h. Ausgaben, an welchen nur einzelne Landesteile interessiert sind, gehört nicht in den Bereich des Staatshaushalts, sondern es werden für solchen Lokalbedarf kleinere Haushalte (der Provinzen, Kreise, Bezirke, Gemeinden) eingerichtet. Es ist bei manchen öffentlichen Ausgaben keineswegs leicht zu entscheiden, ob sie in den Bereich des Zentral-Staatshaushalts gehören oder solchen kleineren Haushalten zuzuweisen sind. In Bezug auf die wirtschaftliche Freiheit, welche jenen kleineren Haushalten bezüglich der von ihnen vorzunehmenden Ausgaben gelassen ist, unterscheidet man die Ausgaben derselben in 1) obligatorische Ausgaben, welche gemacht werden müssen und entweder speziell oder bloß generell überwiesen sind; und 2) freiwillige oder fakultative Ausgaben, welche von den kleineren politischen Haushalten gemacht werden, ohne daß sie dazu von der Staatsregierung genötigt sind.

X. **Zusammenhang der Ausgaben.** Es darf nie vergessen werden, daß die Staatsausgaben schließlich einem großen Ganzen dienen sollen und deshalb nur im Zusammenhang beurteilt werden dürfen. Bei jeder neu auftretenden Ausgabe ist zu erwägen, welche Wichtigkeit und Dringlichkeit ihr im Gesamtsystem der Ausgaben zukomme.

XI. **Regelmäßigkeit der Ausgaben.** Die Ausgaben sind entweder: 1) Ordentliche, welche jährlich oder doch in bestimmten Zeiträumen wieder zu machen sind und welche daher vernünftigerweise auch aus regelmäßig fließenden Einnahmequellen zu bestreiten sind. Je nachdem die Größe der zu verausgabenden Summe immer gleich bleibt oder sich ändert, unterscheidet man diese Ausgaben in ständige und unständige. 2) Außerordentliche Ausgaben sind jene, die nicht regelmäßig wiederkehren. Sie werden entweder durch bereitgehaltene Mittel (Reservefonds) oder auf anderem Wege (Schuldaufnahme) bestritten.

XII. **Gegenwärtige und zukünftige Wirkung der Ausgaben.** Die Wirkungen der Staatsausgaben unterscheiden sich, je nachdem sie ausschließlich der Gegenwart zu gute kommen (z. B. für Rechtspflege, polizeilichen Schutz, Volksgesundheit, Volksbildung 2c.) oder auch der Zukunft (z. B. öffentliche Bauten 2c.). Erstere müssen gerechter- und vernünftigerweise auch von der Gegenwart getragen werden; letztere dürfen zum Teil oder ganz den künftigen Geschlechtern aufgebürdet werden, indem man sie mit Hilfe von Schulden macht, welche später verzinst und heimgezahlt werden müssen.

2. Die Staatsausgaben im einzelnen.

Nach ihren Gegenständen lassen sich die Ausgaben einteilen in:

I. **Ausgaben aus der Verfassung,** d. h. die

Ausgaben für den Monarchen oder Präsidenten und für die Volksvertretung: Zivilliste, Apanagen, Diäten der Abgeordneten, Kosten der Parlamentshäuser und der Kammerbureaux rc.

II. **Ausgaben für Militärwesen** sind nebst den Ausgaben für die Staatsschuld und für die Finanzverwaltung die bei weitem bedeutendsten. Wie hoch sie sich zu stellen haben, wird nur wenig durch die finanzielle Leistungsfähigkeit der Länder bedingt, größtenteils durch ihre Stellung in der Weltpolitik. Diese Stellung hängt aber wieder ab von der geographischen Lage der Länder; von ihrer Nachbarschaft; von ihrer Geschichte, welche bald mehr, bald weniger Grund zu Konflikten gelegt hat; von mancherlei Zufälligkeiten. In letzter Zeit (1891 bis 92) betrugen die militärischen Ausgaben (einschließlich der Marine) pro Kopf der Bevölkerung in Großbritannien 17,$_{2}$, Frankreich 20,$_{9}$, Deutschland 13,$_{1}$, Rußland 5,$_{3}$, Österreich 5,$_{3}$, Italien 8,$_{1}$ Mark. Vergleichungen sind übrigens schwierig und unzuverlässig wegen der häufigen außerordentlichen Ausgaben, welche stets das Bild des regelmäßigen Aufwandes verdunkeln.

III. **Ausgaben für auswärtige Vertretung** pflegen nur einen kleinen Teil der Gesamtausgaben auszumachen.

IV. **Ausgaben für Justiz:** für das Richterpersonal, Gerichtsgebäude, Gefängnisse; Bureaukosten bei den Gerichten rc. Die Justiz ist eine so wichtige Staatsaufgabe und die Kosten derselben verhältnismäßig so gering, daß sie finanziell nur wenig Schwierigkeiten verursacht. Auch liefert sie anderseits eigene Erträgnisse (s. Gebühren).

V. **Ausgaben für Civilverwaltung.** (Polizei, Volkswirtschaftspflege rc.) Bei denselben sind namentlich die Gehalte der Beamten die Hauptsache und im Zusammenhang damit die Art der Ämterorganisation und Ämterbesetzung. Kostspieliges aber solides System der pragmatischen Anstellung mit Pensionsrechten in Deutschland und Österreich; System der Ehrenämter, aber auch hochbesoldeter Berufsbeamter in England; der berufsmäßig gebildeten, aber nicht unwiderruflich angestellten Beamten in Frankreich; republikanisches System der Ämterbesetzung kann leicht zur Korruption der Staatsämter und Ausbeutungssucht führen (Ver. Staaten). Ferner kommt bei diesen Ausgaben auch die Frage stark in Betracht, ob das System der Selbstverwaltung mehr oder weniger ausgedehnt ist.

VI. **Ausgaben für Bildungs- und kirchliche Zwecke.** Die Kosten des Unterrichtswesens werden nur zum Teil vom Staate, zum Teil von Gemeinden, Kreisen rc. oder aus einem eigenen Stiftungsvermögen aufgebracht und lassen sich daher nicht wohl als Ganzes zur ziffermäßigen Darstellung bringen. Auch die Ausgaben für religiösen Kultus sind in manchen Ländern zu einem großen Teil auf eigenes Kirchenvermögen begründet; anderwärts wurde dasselbe vom Staate konfisziert.

VII. **Ausgaben für das Finanzwesen.** Sie lassen sich wiederum in zwei Gruppen bringen: 1) Ausgaben, welche gemacht werden müssen, um die Staatseinnahmen zu ermöglichen, deren rechtzeitigen Eingang und sachgemäße Verwendung, auch das Geld- und Kassenwesen der anderen Ämter und Behörden zu besorgen und zu überwachen; Besoldungen und Tantièmen des Steuerpersonals, der Revisionsbehörden: Betriebsausgaben der finanziellen Staatsanstalten rc. 2) Ausgaben für Verwaltung, Verzinsung und Tilgung der öffentlichen Schuld (siehe unten).

Namentlich die Ausgaben für Militär und Staatsschuld haben den Gesamtaufwand der jetzigen Staaten zu einer Höhe hinaufgeschraubt, daß ein Fortwirtschaften in dieser Weise nur noch mit den schwersten Opfern möglich ist und allenthalben nach neuen Einnahmequellen gesucht werden muß.

3. Kapitel: Die Staatseinnahmen.

Arten der Staatseinnahmen. Die Staatseinnahmen sind ordentliche, d. h. solche, welche sich regelmäßig von Periode zu Periode wieder ergeben, und außerordentliche. Die ersteren und bei weitem wichtigeren zerfallen wieder in zwei Hauptgruppen: Privaterwerb der Regierungen und staatswirtschaftliche Einkünfte. Der Privaterwerb der Regierungen (das Domäneneinkommen) fließt dem Staate aus dessen wirtschaftlichen Unternehmungen, die er in Konkurrenz mit der Privatunternehmung seiner Angehörigen betreibt, zu: aus landwirtschaftlichen Gütern, Waldungen, Berg- und Hüttenwerken, gewerblichen Anlagen; aus Handels-, Geld- und Bankgeschäften und aus Transportunternehmungen (Staatseisenbahnen u. s. w.). — Die staatswirtschaftlichen Einkünfte sind jene, welche dem Staat nicht wie einem Privatunternehmer, sondern auf Grund des öffentlichen Rechtes zufließen; sie zerfallen in zwei Hauptgruppen: Gebühren und Steuern. Die ältere Finanztheorie pflegte noch eine dritte Hauptgruppe, die sog. Regalien anzunehmen, welche jedoch jetzt meistens zum Teil den Gebühren, zum Teil den Steuern eingereiht werden. Regalien sind ausschließliche Vorrechte des Staats auf den Betrieb gewisser wirtschaftlicher Unternehmungen. Ein solches ausschließliches Vorrecht kann seinen Grund entweder in einem volkswirtschaftlichen oder in einem finanziellen Interesse haben.

Aus volkswirtschaftlichen Gründen werden Regalien vom Staate in Anspruch genommen und behauptet, wenn die betreffenden Unternehmungen solche sind, die im allgemeinen Interesse am besten vom Staat betrieben werden. Derartige Regalien werden vernünftigerweise nach dem Prinzip der Gebühren verwaltet (gebührenähnliche Regalien); d. h. man benützt sie nicht zur Erzielung hoher Reingewinnste, sondern zur Bestreitung (und Amortisation) der betreffenden Einrichtungen. Hierher gehören das Postregal, das Telegraphen- und Münzregal.

Aus finanziellen Gründen werden diejenigen Regalien betrieben, welche man mit Vorliebe als

Staatsmonopole bezeichnet und welche den Zweck haben, durch Ausschluß der Privatkonkurrenz dem Staate von gewissen wirtschaftlichen Unternehmungen, die er betreibt, einen ungewöhnlich hohen Ertrag zu gewähren. Diese Regalien sind nichts anderes, als eine besondere Art von Steuern.

1. Der Privaterwerb des Staates.

I. **Allgemeines.** Selbst wo der Staat bei vollständig freier Konkurrenz der Privatunternehmungen wirtschaftet, hat seine Wirtschaft in ihren Grundsätzen, wie in deren Ausführung manches Eigentümliche. Das tritt bei den verschiedenen Arten des Privaterwerbs des Staates deutlich hervor. Mag es sich nun um diesen oder jenen Erwerbszweig handeln: immer ist der Staat genötigt, nicht bloß auf dem rein finanziellen Standpunkte des höchstmöglichen Ertrags zu beharren, sondern er wird jederzeit auch den wirtschaftspolitischen Standpunkt nicht ganz verlassen können. Er muß sich immer fragen, wie weit der Betrieb von gewinnbringenden Unternehmungen finanziell und wirtschaftspolitisch gerechtfertigt sei.

Als Grundlage des Privaterwerbs des Staats werden immer produktive Kapitalien, also Staatsvermögen, erscheinen. Neben denselben gehören zum Staatsvermögen auch Werte, welche kein oder ein viel zu geringes Erträgnis (im Vergleich mit ihren Kosten) geben, oder welche bloß bedeutende Kosten verursachen.

Die Höhe der aus Privaterwerb fließenden Einkünfte ist im Laufe der Geschichte eine wechselnde. Im Mittelalter waren sie weit wichtiger, als heutzutage; in den deutschen Ländern spielen sie eine weit bedeutendere Rolle, als in den übrigen europäischen Großstaaten.

Als Nachteile dieser Art von Staatseinkommen hat man oft angeführt, daß alle produktive Thätigkeit des Staates unrentabler sei, als die der Privatunternehmung, und an Schwerfälligkeit des Betriebs leide, auch die Privatbetriebsamkeit einenge, überflüssig sei und doch nur eine verschleierte Art von Besteuerung enthalte. Diesen Nachteilen gegenüber hat der Erwerb des Staats aber doch auch manche Vorzüge: humanere Behandlung des beschäftigten Personals; gesicherte Stellung desselben; Verminderung der bei Einzelwirtschaften so häufigen Zersplitterung und Verschwendung von Kräften; kein Verlust durch Reklame, Konkurrenz, Bankrott und Wertverschleuderung. Auch bewirtschaftet die Regierung fast alle großen Unternehmungen mindestens ebensoerfolgreich, wie es die Aktienunternehmung kann.

II. **Landwirtschaftliche Domänen.** (Domänen im engeren Sinne.) Die landwirtschaftlichen Domänen bildeten früher den wichtigsten Bestandteil des staatlichen Privaterwerbs. Heutzutage ist ihre Bedeutung sehr geschwunden. Heutzutage sieht man in den landwirtschaftlichen Domänen längst nicht mehr weder die sicherste noch die ergiebigste Art des Staatseinkommens, sondern geht von dem Grundsatze aus, daß diese Domänen überhaupt nur dann vom Staate beibehalten werden sollen, wenn sie für irgend welche Zwecke der Staatsverwaltung notwendig sind, außerdem aber besser in Privateigentum übergeführt werden sollen. So lange sie jedoch im Staatseigentum sind, müssen sie in einer Weise verwaltet werden, welche entweder den höchsten wirtschaftlichen Reinertrag sichert oder den passenden Übergang der Domänen in das Privateigentum vorbereitet. Für die finanzielle Verwaltung der Domänen sind zwei Grundformen möglich: die eigene Verwaltung und die Verpachtung. Letztere kann wieder in verschiedener Art eingerichtet werden: als Verpachtung auf bestimmte Zeit, als Erbpacht oder als sog. Gewährsverwaltung (d. i. jene Form der Verpachtung, wobei ein Pächter oder Verwalter für einen bestimmten Minimalertrag haftet, dagegen vom Mehrertrag einen bestimmten Anteil erhält). Keine dieser Arten der Benützung ist die absolut richtige; welche gewählt werden soll, hängt immer von thatsächlichen Umständen ab. Besonders schwierige Fragen bezüglich der Domänen ergeben sich, wenn es sich darum handelt, ob und in welcher Art Domänen veräußert werden sollen.

III. **Staatsforsten,** in vielen Staaten einen höchst wertvollen Bestandteil des Staatseigentums bildend, sind als Wirtschaftsobjekte vorzüglich für den Staatsbetrieb geeignet. Die Wälder sind für die Volkswirtschaft nicht allein wegen der Holzversorgung wichtig, sondern auch als Erhalter der Feuchtigkeit und des Klimas und deshalb, weil sie oft die einzig mögliche Bodennutzung bieten. Diese volkswirtschaftliche Wichtigkeit der Waldungen gestattet in der Regel weder einen Übergang in die Privatwirtschaft noch eine bloß das finanzielle Interesse beachtende Bewirtschaftungsweise.

Die technischen Fragen der Staatsforstwirtschaft (Hoch-, Mittel- oder Niederwald); Plänter- oder Schlagwirtschaft; reine oder gemischte Bestände; Umtriebszeit; Waldwertberechnung und Waldrente können hier nicht berührt werden. Von kaufmännischem Interesse ist bloß noch die Verwertung des gewonnenen Holzes, da bezüglich derselben die Regierung in Konkurrenz mit den Privatholzhändlern tritt.

IV. **Staatsberg- und Hüttenwerke und Salinen.** Manche europäischen Staaten besitzen noch derartige Werke. Die Frage, ob es passend sei, dieselben beizubehalten, ist keine bloß finanzielle, sondern auch eine volkswirtschaftliche. Im allgemeinen eignet sich der Bergwerks- und Hüttenbetrieb (letzterer noch weniger) wenig für den Staat, dessen Betriebsweise eine zu schwerfällige ist. Man strebt daher danach, wenn nicht anderweitige Rücksichten entgegenstehen, die Staatsberg- und Hüttenwerke zu veräußern, um so mehr, als die meisten Staatsbergwerke keineswegs glänzend rentieren. Etwas anders stellt sich der Betrieb der Salinen dar, teils wegen seiner Einfachheit, teils auch wegen der Besteuerung des Salzes. Einem Übergang der Staatsberg- und Hüttenwerke in Privatbesitz tritt der Umstand entgegen, daß es besonders schwierig ist,

den Kapitalwert dieser Unternehmungen festzustellen. Auch ist die Einstellung des Betriebs aus Rücksicht auf die zahlreiche dabei beschäftigte Arbeiterbevölkerung oft nicht thunlich.

V. **Staatsfabriken.** Fabriken sind wenig für den Staatsbetrieb geeignet. Wenn trotzdem dergleichen bestehen, ist auch der finanzielle Zweck Nebensache; die Anstalten haben in der Regel den volkswirtschaftlichen Zweck, als Musteranstalten zu dienen; namentlich im Gebiet der Kunstindustrie (Porzellan- und Teppichfabriken, Glasfabriken, Webereien &c.). Manche solche Anstalten sind auch aus landwirtschaftlichen Domänen hervorgegangen (Brauereien &c). Wieder andere verfolgen den Zweck, den eigenen Bedarf des Staats an gewissen Gütern zu befriedigen (Gewehrfabriken &c.); was aber durch die Privatindustrie ebensogut geschieht. Heutzutage sind wohl die meisten Staatsfabriken überflüssig, kostspielig und veraltet und nur ausnahmsweise noch als Musteranstalten gerechtfertigt.

VI. **Einnahmen aus Handels- und Bankgeschäften.** Eigentliche Handelsgeschäfte sind für den Staatsbetrieb wegen seiner Schwerfälligkeit am wenigsten geeignet. Sie knüpfen sich aber doch, wenn auch nur als ein Teil der Betriebsaufgabe, an manche anderen Unternehmungen des Staates an, z. B. an die Verwaltung von Domänen, Forsten, Bergwerken und industriellen Anlagen. Wenn möglich, sollten sie von denselben getrennt oder wenigstens das eigentliche Spekulationsmoment dabei eingeschränkt werden. Für eine Kolonialmacht kann unter Umständen der auf Staatsrechnung betriebene Handel mit den Kolonialprodukten wichtig sein; aber selbst ihn überträgt man besser einer einzelnen Privatunternehmung (so in Holland an die Niederländische Handelsgesellschaft), oder überläßt ihn der freien Konkurrenz. (Den Staatshandel mit Monopolartikeln betr. s. u.)

Auch Bankgeschäfte werden nur ausnahmsweise vom Staate betrieben, obwohl sie sich hierzu besser eignen, als die eigentlichen Handelsgeschäfte. Einesteils hat jeder größere Staat fortwährend Geldgeschäfte auszuführen, bei welchen die Vermittlung einer Bank sehr nützlich ist, andernteils ist auch der Betrieb der gewöhnlichen Bankgeschäfte durch den Staat technisch nicht allzuschwierig; zudem kann eine Staatsbank das Notengeschäft übernehmen und besser als die Privatbanken das Bedürfnis einer Centralisation des Geld- und Bankgeschäftes befriedigen. Der Einfluß, welchen der Staat etwa mittels solcher Banken auf den Geldmarkt gewinnen kann, erscheint für die Volkswirtschaft keineswegs bedenklich. Ebensowenig kann man behaupten, daß eine solche Staatsbank zu viel Veranlassung habe, einseitig dem Kreditbedarf gewisser Geschäftskreise zu dienen. Dagegen hat die durch den Staatsbankbetrieb herbeigeführte enge Verbindung der Staatsfinanzen mit dem Geld- und Kreditwesen des Landes wohl manches gegen sich und ist Grund genug, daß heutzutage Staatsbanken zu seltenen Ausnahmen gehören (Russische Reichsbank, Kgl. Bank in Nürnberg). Dagegen hat man für zweckmäßig eine Geschäftsverbindung des Staates mit Privatbanken erkannt, welche es möglich macht, die momentan verfügbaren Staatsgelder anzulegen. Für diese Staatsdepositen und die Vorteile, welche die Banken aus einer solchen Verbindung mit dem Staate (namentlich auch aus einem etwa gewährten Notenprivilegium) ziehen, müssen sie Gegenleistungen machen, welche entweder in Depositalzinsen, gewissen Darlehen, in einer Beteiligung am Reingewinn u. a. bestehen können.

Die Einsammlung und Anlage kleinerer Spargelder, das Sparkassengeschäft, wird sowohl von gemeindlichen Anstalten, als auch von der Staatsregierung (Postsparkassen) ohne Schwierigkeit und solid betrieben.

Staatliche Glücksspiele, Lotterieen finden sich, früher häufiger, noch hier und da, oft neben privaten Unternehmungen dieser Art. In manchen Staaten hat die Gesetzgebung der Veranstaltung solcher Spiele gewisse Schranken gesetzt, weil sie vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus verwerflich sind. Als Staatseinnahmen sind die Lotterieen jedoch in manchen Ländern noch üblich und, so lange kein andrer Ersatz gefunden wird, wohl nicht zu entbehren. So bezieht Preußen aus seiner Lotterie 4 Mill. Mark; Hamburg $1{,}_4$ Mill.; Braunschweig 1 Mill.; Sachsen $4{,}_4$ Mill.; Italien 72 Mill. Lire Brutto; Österreich (1882) 20 Mill. fl., wovon 12 Mill. an Betriebskosten abgehen; Ungarn 3 Mill. fl.; auch Spanien, Dänemark und die Niederlande haben Staatslotterieen. Man unterscheidet zwei Arten: a) Das Zahlenlotto, Lotto oder die genuesische Zahlenlotterie, in Österreich-Ungarn und Italien Staatsmonopol, darin bestehend, daß den Spielern die Zahlen von 1—90 zur Besetzung offen stehen und bei jeder Ziehung 5 Zahlen gezogen werden. Dabei gewinnen durchschnittlich die Spieler $^1/_2$—$^2/_3$ des Einsatzes; vom Rest gehen noch die sehr bedeutenden Betriebskosten ab. Der für die Staatskasse bleibende Reinertrag steht in keinem Verhältnis zu den verderblichen Wirkungen dieser Anstalt. b) Die holländische oder Klassenlotterie, bei welcher eine bestimmte Anzahl von Gewinnsten bestimmter Größe ausgespielt werden, welche sich auf eine gleichfalls bestimmte Anzahl von Losen durch den Zufall verteilen.

VII. **Einnahmen aus Transportunternehmungen.** Manche der neueren Transportunternehmungen werden in vorteilhafter Weise durch den Staat betrieben. So namentlich die Post, die Telegraphen und Eisenbahnen. Aus volkswirtschaftlichen Rücksichten dürfen aber diese Anstalten vom Staate nicht bloß zur Erzielung hoher Reingewinnste benützt werden. Anderseits dürfen sie auch nicht so verwaltet werden, daß durch eine allzu wohlfeile Benützung derselben die Staatskasse Schaden leidet. (Post- und Telegraphenbetrieb, bei welchem die Privatkonkurrenz beschränkt ist, [s. a. a. O.]. Was dagegen die Staatseisenbahnen betrifft, so kann hier auf das verwiesen werden, was früheren Orts hierüber mitgeteilt ist.) Auch Schiffahrtskanäle befinden sich mitunter in Staatseigentum, sowie

Dampfschiffahrtsunternehmungen (auf dem Bodensee von Bayern, Württemberg, Baden und Österreich 2c.). Derartige Unternehmungen bilden indessen keine bedeutende Einnahmequellen für den Staat.

2. Die staatswirtschaftlichen Einnahmen.

I. **Die Gebühren.** Gebühren sind solche Beiträge zu den Staatseinnahmen, welche von einzelnen dann bezahlt werden müssen, wenn dieselben eine Staatseinrichtung oder Staatsbehörde, welche wesentlichen Staatszwecken dient, benützen oder bemühen. Die Staatseinrichtungen, für welche die Gebühren bezahlt werden, sind aber nicht etwa wegen der Gebühren geschaffen, sondern die Gebühren haben nur den Zweck, die Kosten notwendiger Staatsanstalten ganz oder teilweise zu decken. Als Staatseinnahmen leiden sie an manchen Unvollkommenheiten, welche eine Neueinführung von Gebühren oder eine Steigerung der bestehenden erschweren oder nicht ratsam scheinen lassen.

Mit dem Privaterwerb der Regierung haben die Gebühren das gemeinsam, daß auch bei ihnen eine Arbeitsleistung des Staates bezahlt wird. Sie unterscheiden sich jedoch von jenem dadurch, daß ihre Höhe nicht durch freie Konkurrenz, sondern einseitig vom Staat bestimmt wird.

Mit den Steuern haben sie gemeinsam, daß sie ebenfalls Beiträge aus dem Privatvermögen zu öffentlichen Zwecken sind. Sie unterscheiden sich aber von denselben, weil sie bestimmte Leistungen der Staatsbehörden voraussetzen. Zwischen Gebühren und Steuern finden sich Übergänge. Vieles, was Gebühr genannt wird, ist eigentlich Steuer und die bezahlte Leistung der Behörden nichts anderes als eine Kontrollemaßregel.

Ebenso finden auch kaum merkliche Übergänge zwischen Gebühren und Regalien statt.

Was die Bemessung der Gebühren betrifft, so kann die Grundlage, nach welcher die Gebühren ausgemessen werden, entweder durch die Kosten der betr. Amtshandlung oder Staatseinrichtung gegeben sein oder durch den ungefähren Wert derselben oder auch durch besondere Umstände und Rücksichten.

Hinsichtlich der Gestaltung der Gebührensätze unterscheidet man feste und veränderliche Gebühren. Die letzteren lassen entweder einer Behörde einen gewissen Spielraum zwischen Maximal- und Minimalsätzen (Rahmengebühren); oder sie sind Gradationsgebühren (nach Raumeinheiten, Zeiteinheiten oder Werteinheiten abgestuft). Ferner unterscheidet man auch Einzelgebühren und Bauschgebühren.

Die Erhebung der Gebühren geschieht entweder durch direkte Einziehung des betreffenden Geldbetrages oder in Stempelform. Die Stempelform kann jedoch nicht nur zur Erhebung von Gebühren, sondern auch zur Erhebung gewisser Steuern (z. B. Wechselstempelsteuer) benützt werden. Die Stempelpflicht ist eine sehr bequeme Form, Gebühren und Steuern zu erheben, aber keineswegs eine besondere Art von Gebühren. Man unterscheidet den Wert- oder Gradationsstempel, welcher bei solchen Urkunden, welche sich um Geldsummen handeln, nach der Höhe dieser Summen abgestuft ist, und den Klassenstempel, für welchen je nach dem Inhalte der zu stempelnden Urkunden gewisse Abstufungen der Stempelpflicht bestehen.

Dem Vorteil der leichten Anwendung des Stempels gegenüber stehen auch Nachteile: die nötige Kontrolle richtigen Gebrauchs; peinliche Formalitäten; Strafbestimmungen.

Die einzelnen Arten der Gebühren. Man unterscheidet zunächst drei Hauptgruppen, nämlich:

1. Gebühren aus der Rechtspflege (Sporteln), welche einen Teil der Kosten der Rechtspflege zu ersetzen bestimmt sind. Sie brauchen jedoch nicht die ganzen Kosten derselben zu decken, da die Gerichte und ihre Thätigkeit nicht allein denen, welche gerade Prozesse führen 2c., nützen, sondern der Gesamtheit. Um die Gebühren für die Rechtspflege drehen sich die schwierigsten Fragen des Gebührenwesens überhaupt. Sie zerfallen wiederum in folgende Einzelarten:

a) Gebühren aus der streitigen Zivilrechtspflege, also bei Prozessen in Zivilsachen. Sie sind meist abgestuft nach dem Umfang und der Schwierigkeit der richterlichen Thätigkeit, nehmen auch Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstands und werden in der Regel vom unterliegenden Teil bezahlt.

b) Gebühren aus der Strafrechtspflege, vom Verurteilten zu tragen, nach den Kosten des Verfahrens und der Größe des Vergehens abgestuft.

c) Gebühren aus der nichtstreitigen Rechtspflege bilden häufig Übergänge zu den Steuern. Sie lassen folgende Unterabteilungen unterscheiden: aa) Gebühren in Vormundschaftssachen; bb) Gebühren von Nachlaßregulierungen; cc) Registergebühren (für Führung der Grund- und Hypothekenbücher, beziehungsweise für Eintragungen und Änderungen in denselben; für Einträge in Handels- und Genossenschaftsregister, in Register über Patente, in Schiffsregister, Muster- und Markenschutzregister 2c.); dd) Gebühren von Rechtsgeschäften, welche Mitwirkung, Bestätigung oder Kenntnisnahme von Behörden verlangen.

2. Gebühren aus der Verwaltung. Hier sind zu nennen:

a) Gebühren in Angelegenheiten des Zivilstands, also bei Einträgen und Auszügen in Zivilstandsregister, bei Eheschließungen und Scheidungen, Namensänderung.

b) Gebühren in Bezug auf Heimat, Staatsangehörigkeit und Legitimation, besonders für Ausstellung von Pässen 2c.

c) Gebühren bei Anstellungen und Bestätigungen.

d) Gebühren für Zeugnisse, Prüfungen 2c. finden sich allenthalben.

e) Konzessionsgebühren (z. B. für Eisenbahnunternehmungen, Theater, Feuerversicherungsanstalten, Gastwirtschaften 2c.) dürfen ziemlich hoch gegriffen werden.

f) Gebühren für Erlaubnis zu einzelnen Handlungen, welche einer solchen bedürfen, namentlich für Wasserwerke an öffentlichen Gewässern, für Schaustellungen, Lotterieen, Hausierpatente, Jagdscheine. Da in vielen Fällen derartige Erlaubnis große Vorteile gewährt, können diese Gebühren besonders hoch angesetzt werden.

g) Gebühren für Beaufsichtigung und Beglaubigung, insbesondere für Beglaubigung von Maß und Gewicht, Ladungsfähigkeit von Schiffen, Feingehalt von Edelmetallwaren ꝛc. Die Höhe derartiger Gebühren richtet sich am besten nach der Mühewaltung, welche sie ersetzen sollen.

h) Gebühren für Erteilung von besonderen wirtschaftlichen Rechten: für Patentrechte, Marktgerechtigkeiten, Korporationsrechte ꝛc. dürfen besonders hoch sein. Desgleichen

i) Gebühren für Ehrenauszeichnungen: für Standeserhöhungen (Adelsverleihung), Orden, Titel ꝛc.

k) Gebühren für Dispensation ebenfalls.

3. Gebühren aus Regalien. Hier ist es möglich und gerechtfertigt, daß die Kosten gewisser Staatsanstalten durch die Gebühren nicht bloß vollständig gedeckt werden, sondern daß sogar Reinerträge für andere Staatszwecke übrig bleiben. Zu diesen Gebühren gehören:

a) Die Gebühren aus dem Postwesen.

b) Die Gebühren aus dem Telegraphenbetrieb.

c) Gebühren aus dem Münzwesen. Früher als gewinnbringendes Geschäft angesehen und vielfach mißbraucht, wird das Münzregal heutzutage nur noch im Interesse der Volkswirtschaft, unter Berücksichtigung des Bedarfs nach Umlaufsmitteln verwaltet und liefert keine nennenswerten Reinerträge mehr.

II. **Die Steuern.** A. Allgemeines.

1. Wesen der Steuern. Steuern sind jene Abgaben, welche von den Staatsangehörigen nicht als besondere Vergütungen für gewisse Leistungen der Staatsbehörden, sondern als allgemeine Beiträge zu den Gesamtausgaben des Staats (oder der Gemeinden ꝛc.) erlegt werden.

2. Verhältnis zu den anderen Staatseinnahmen. Die Steuern liefern in den meisten Staaten den größten Teil aller Staatseinnahmen. Geschichtlich aber haben sie sich so entwickelt, daß ihre Stellung zu den übrigen Staatseinnahmen nur eine subsidiäre ist; d. h. sie dürfen nur erhoben werden, soweit die übrigen Staatseinnahmen nicht ausreichen.

3. Steuerpflicht und Steuerfähigkeit. Die Steuerpflicht der Staatsangehörigen ist eine allgemeine und für alle Staatsangehörigen gleiche. Allerdings nur gleich in dem Sinne, daß jeder Staatsbürger nach Maßgabe seiner Steuerfähigkeit besteuert werden soll. Die Steuerpflicht erstreckt sich aber nicht nur auf die Staatsangehörigen, sondern auch auf Fremde, welche sich im Staate befinden, wenigstens bezüglich vieler Steuern. Steuerfreiheiten gehören zu den Ausnahmen, sind manchmal unvermeidlich, im ganzen aber nicht zu billigen.

Die notwendige Schonung der Volkswirtschaft erfordert eine derartige Einrichtung des Steuerwesens, daß die Steuern nicht aus dem vorhandenen Kapitalvermögen, sondern aus dem laufenden Einkommen des Volkes bestritten werden können.

4. Die Wirkungen der Steuern auf die ganze Volkswirtschaft sind mannigfach und weittragend. Die nächste Wirkung der Steuerzahlung ist entweder eine Beschränkung der Konsumtion des Besteuerten oder eine erhöhte Erwerbsanstrengung desselben. Dafür genießt der Besteuerte die Wohlthat des Lebens in einem geordneten Staatswesen. Die Steuern verschieben häufig das Einkommen verschiedener Volksklassen und Unternehmungen. Eine Überwälzung der Steuern findet statt, wenn diejenigen, die durch die Steuern zunächst getroffen sind, sich dafür entschädigen, indem sie zu ihren gunsten eine Veränderung in den Preisen gewisser Waren oder Leistungen veranlassen. Eine solche Überwälzung ist bei den verschiedenen Arten von Steuern mehr oder weniger möglich, in vielen Fällen (bei den indirekten Steuern) von der Staatsregierung sogar vorausgesehen und beabsichtigt.

Die Wirkungen der Steuern hängen nicht allein von der Höhe derselben, sondern auch von den äußeren Einrichtungen der Steuererhebung ab. Diese äußeren Einrichtungen beziehen sich einesteils auf die Festsetzung der Steuerpflicht, anderenteils auf die eigentliche Steuererhebung.

5. Steuersystem. Das Steuerwesen der modernen Kulturstaaten bildet ein zusammenhängendes Ganzes, welches seit geraumer Zeit vielfach geordnet und vereinfacht wurde. Eine große Schwierigkeit dieser Ordnung und Vereinfachung liegt in den Veränderungen und Neubildungen der Staaten, wobei immer verschiedenartige Steuereinrichtungen gleichmäßig gemacht und verschmolzen werden sollen.

6. Arten der Steuern. Es giebt verschiedene Einteilungen der Steuern. a) Der Unterschied von Geld- und Naturalsteuern ist heutzutage bedeutungslos, da die letzteren völlig veraltet sind. b) Hinsichtlich der Steuerpflichtigen unterscheidet man Einkommenssteuern und Ertragsteuern (Personal- und Realsteuern). Bei den Einkommenssteuern sucht man die Leistungsfähigkeit der Personen zu treffen, bei den Ertragsteuern die Leistungsfähigkeit der bewirtschafteten Objekte (z. B. Haussteuer, Grundsteuer ꝛc.). c) Hinsichtlich der wichtigsten Anhaltspunkte, nach welchen die Steuerfähigkeit bemessen wird, unterscheidet man Schatzungen (wo Einkommen oder Besitz als Maß der Steuerpflicht dienen) und Aufwand- oder Verbrauchssteuern (nach Verbrauchshandlungen bemessen); wozu als dritte Hauptgattung die Verkehrssteuern kommen. d) In Bezug auf die Art der Erhebung unterscheidet man direkte Steuern (von jenen Personen erhoben, auf welchen sie endgültig lasten sollen) und indirekte (von solchen Personen erhoben, von denen man annimmt, daß sie die Steuern auf andere überwälzen werden). Häufig nennt man auch die Schatzungen direkte, die Aufwandsteuern (nebst manchen Gebühren) indirekte Steuern, was eine gewisse Berechtigung hat. e) Der Unterschied von Repar-

titionssteuer (kontingentierte Steuern) und Quotitätssteuer ist minder wichtig. Desgleichen f) der Gegensatz von ordentlichen und außerordentlichen Steuern. Wichtiger der Unterschied von g) Steuern aus fundiertem und unfundiertem Einkommen; und h) Progressiv- und Degressivsteuern.

B. Die Schatzungen insbesondere.

Hierunter versteht man jene Hauptgruppe von Steuern, wobei die Steuerfähigkeit der Steuerpflichtigen ermittelt und ihnen danach die Steuer aufgelegt wird. Die Schatzungen werden demnach als direkte Steuern von jenen erhoben, welche man endgültig belasten will. Bei der Prüfung der Steuerfähigkeit kann man sich entweder an das Einkommen oder an das Vermögen der Steuerpflichtigen halten, um die Schatzungen in gerechter Weise nach der wirklichen Leistungsfähigkeit auszumessen. Eine ganz genaue Erforschung des reinen Einkommens, das jeder Steuerpflichtige in jedem Jahre bezieht, ist freilich unmöglich; man begnügt sich also mit der Erforschung eines annähernden mittleren Einkommens. Die Ermittlung desselben erfordert die Anlegung von Steuerbüchern (Katastern) und von jährlichen Erhebungslisten. Die einzelnen Schatzungen sind:

1. Die Grundsteuer, d. h. die Besteuerung des Ertrags vom Grund und Boden: die älteste und schwierigste Schatzung. Besondere Schwierigkeit verursacht bei ihr die gleichmäßige Belastung der einzelnen steuerpflichtigen Objekte. Die Anlage der Grundsteuer setzt genaue Vermessung der Grundstücke und Schätzung ihrer Ertragsfähigkeit voraus. Ersteres zwar mühsam, teuer und zeitraubend, aber doch vollkommen durchzuführen; letzteres weit schwieriger. Bei der Anlage der Kataster zu unterscheiden: Roh- oder Reinertragskataster (letzteres fast überall); ferner Parzellar- oder Gutskataster. Zum Zweck der Ermittlung der Steuerfähigkeit kann ferner entweder der Wert (Kauf- und Pachtpreise) oder der wirklich mögliche Ertrag genommen werden (daher Ertrags- oder Wertkataster). Zur Erleichterung der Einschätzung wird meistens eine gewisse Zahl von Bonitätsklassen gebildet. Nach der Einschätzung müssen noch Reklamationen zulässig sein, die Kataster evident gehalten und von Zeit zu Zeit revidiert werden.

2. Die Gebäudesteuer, trifft den Ertrag von Gebäuden, und zwar von Wohngebäuden, wie von gewerblichen Gebäuden, von städtischen und ländlichen, von selbst benützten und vermieteten Gebäuden. Diese Unterschiede können natürlich für die Besteuerung nicht unbeachtet bleiben. Ob eine Überwälzung auf die Mieter stattfindet, richtet sich nach den Umständen. Die Veranlagung der Gebäudesteuer ist nicht schwierig, namentlich bei den städtischen vermieteten Wohngebäuden. Hier ist die Ermittlung des Hauszinses als Maßstab passend. Vom Rohertrag sind Kosten für Assekuranz, Reparatur, Abnützung (Neubaurente) abzuziehen. Für die ländlichen Gebäude paßt mehr eine Einschätzung in Klassen, nach Maßgabe der Räumlichkeit, Vermietbarkeit rc. Gewerbliche Gebäude, welche Wohngebäuden ähnlich sind, können wie letztere behandelt werden; solche dagegen, die besonderen Gewerbebetrieben angepaßt sind, verursachen Schwierigkeiten.

3. Die Gewerbesteuer, ebenfalls eine Ertragsteuer, will das Unternehmereinkommen treffen: also die industriellen Gewerbe, die Handels- und Transportgewerbe, Wirtschaftsgewerbe rc., mit Ausschluß der Lohnarbeit und der liberalen Berufe. Sie weist in den einzelnen Staaten die größten Verschiedenheiten auf. Auf den Umstand, daß im Unternehmereinkommen Gewinn, Kapitalzins und Arbeitslohn enthalten sind, nimmt sie leider nur geringe Rücksicht. Überwälzung findet wohl nur selten statt, jedenfalls ungleichmäßig und schwer berechenbar. Der Reinertrag der Gewerbe ist bei der Veranlagung kaum auszumitteln (mit Ausnahme der Aktiengesellschaften), deshalb muß sich die Gesetzgebung mit gewissen äußeren Kennzeichen begnügen, welche annähernd auf die Reinerträge schließen lassen. Solche äußere Kennzeichen sind: a) das stehende Kapital: Umfang der Gebäude, Anzahl der Vorrichtungen und Maschinen, z. B. der Webstühle, Spindeln, Druckerpressen, Mühlgänge, der Pferdekräfte bei Dampfmaschinen, der Zimmer in einem Gasthofe, der Arbeits- und Lagerräume rc. b) Das umlaufende Kapital, die Menge der verbrauchten Rohstoffe. c) Die Zahl und Art der verwendeten Gehilfen und Arbeiter. d) Die Absatzverhältnisse, soweit sie ermittelt werden können. e) Der offenkundige Wohlstand mancher Gewerbe. Leider ist die Brauchbarkeit all dieser Merkmale sehr verschieden; und ebenso verschieden die Anwendung derselben durch die Steuergesetzgebungen. Bergwerke werden meistens nach anderen Normen besteuert als die übrigen Gewerbe.

4. Die Kapitalrentensteuer oder Zinssteuer. Ebenfalls eine Ertragssteuer, und zwar die neueste derselben, noch nicht überall eingeführt. Sie trifft sowohl das Zinserträgnis aus Privatschuldforderungen (Privathypotheken), Lombardguthaben, Wechseln, Depositen rc., als auch dasjenige aus öffentlichen Wertpapieren (ob bloß aus inländischen oder auch aus ausländischen, ist eine wichtige Frage); kann sich aber auch auf das Erträgnis aus Aktien und Kommandit-Anteilen erstrecken. Die Existenz und die Höhe dieser verschiedenen Zinseinkünfte sind aber für die Steuerverwaltung in sehr ungleichem Grade erfaßbar. Und hierin liegt die größte Schwierigkeit einer gerechten und gleichmäßigen Besteuerung des Kapitalzinses. Wie sich eine neu aufgelegte Zinssteuer auf die verschiedenen Arten von Schuldnern und Gläubigern verteilen wird, ist ganz unberechenbar; Überwälzungen und Rückwälzungen nicht zu verfolgen; trotzdem aber in einem gerechten Steuersystem diese Steuer nicht zu entbehren. Was die Veranlagung betrifft, so handelt sichs vor allem darum, die mannigfachen Zinsbezüge auszumitteln. Hierzu können folgende Wege dienen: a) Anzeigepflicht der Gläubiger für ihre Zinsbezüge, mit Kontrolle durch eine bürgerliche Steuerkommission (Bayern und Württemberg) und hohen Defraudationsstrafen. b) Einschätzung der Zinsgläubiger durch Behörden oder Steuerkommissionen

ist ganz ungenügend. c) Registrierungszwang, d. h. Nötigung aller Gläubiger, ihre Forderungen bei einer Behörde eintragen zu lassen, widrigenfalls sie nicht klagbar sein sollen. Kann sich nur auf die inländischen Privatforderungen beziehen, nicht auf die Zinsen aus Wertpapieren. d) Besteuerung der Zinsen entweder an der Quelle, d. h. beim Schuldner oder durch Anzeige desselben beim Gläubiger. Hier müssen Privatschulden und öffentliche Schulden unterschieden werden. Bei Privatschulden wird — gleichviel ob die Steuer vom Gläubiger erhoben wird oder vom Schuldner, der sie dann dem Gläubiger am Zins abziehen darf — kein Mittel gefunden, um den Schuldner davor zu schützen, daß der Gläubiger die Steuer auf ihn überwälzt; oft hat auch der Schuldner selbst ein Interesse, seine Zinszahlung geheim zu halten. Ungleichmäßigkeiten sind dabei unvermeidlich. Günstiger steht es mit der Besteuerung der Zinsen öffentlicher Wertpapiere, der sog. Couponsteuer. Wird sie beim Schuldner erhoben, so bleibt dem Gläubiger nichts übrig, als sich die Steuer am Zins abziehen zu lassen. Eine sichere, gleichmäßige und wohlfeile Form der Zinssteuer (England, Italien, Österreich). Kann aber nur auf die im Inland zahlbaren Coupons angewandt werden; dadurch wird die Kapitalanlage in ausländischen (steuerfreien) Papieren prämiert und möglicherweise der Kredit für die inländischen Schuldner verteuert, denen man dann unter Umständen Couponsteuerfreiheit gewähren muß. Auch der Einfluß der Couponsteuer auf den Kurs ist zu berücksichtigen. e) Die Besteuerung der Dividenden kann für inländische Unternehmungen gleich im ganzen bei den betr. Gesellschaften erhoben werden, wonach die Dividende um den Steuerbetrag kleiner ausfällt. f) Die Verkehrssteuern (s. u.) dienen zur Ergänzung und zum Ersatz für die Lücken der obengenannten Maßregeln.

5. Die Lohnsteuer (in mehreren Ländern Bestandteil einer Einkommen- oder Klassensteuer) soll Arbeitslöhne und Besoldungen treffen. In einem Steuersystem, wo alle Zweige des Einkommens besteuert werden sollen, ist auch diese Schatzung nicht zu entbehren. Leitende Gesichtspunkte dabei sind: Mäßige Besteuerung der kleinsten Einkommen; Veranlagung durch Einreihung in Klassen (bei Lohnarbeitern); nach Angabe der Dienstbehörden bei Beamten; oder unter Zuhilfenahme der Deklarationspflicht (namentlich bei den liberalen Berufen).

6. Kopfsteuer oder Personalsteuer. Eine rohe und einfache Steuer, nimmt auf die Steuerfähigkeit keine Rücksicht, kann daher den einzelnen nur in ganz geringem Betrage treffen, und zwar mit absolut gleichem Betrag pro Kopf. (Noch in Frankreich, Rußland.)

7. Allgemeine Einkommensteuer und Klassensteuer. Ist bestimmt, alle erwerbenden Personen zu treffen. Zu unterscheiden ist dabei: a) die allgemeine Einkommensteuer als bloße Ergänzung des Steuersystems, also an Stelle einzelner fehlender Glieder der Besteuerung; b) anstatt aller anderen direkten Steuern und c) als Einkommensteuer neben und im Gegensatze zu den Ertragsteuern, in der Absicht, mit ihrer allmählichen Ausdehnung die letzteren zu verdrängen, und zwar entweder total oder partiell. Was die Ausdehnung dieser Steuer betrifft, so kommen dabei folgende Punkte in Betracht: a) die Höhe des zu besteuernden Einkommens, insbesondere die Frage, ob die kleinsten Einkommen steuerfrei zu lassen seien. Hierfür sprechen sozialpolitische Rücksichten (Schonung der Ärmsten), auch die Schwierigkeit der Erhebung ganz kleiner Beträge und die Unmöglichkeit, die strengen Grundsätze der Einkommensteuer auf diese Klassen anzuwenden. b) Die Frage, ob die Steuer eine nach oben hin progressive oder nach unten hin degressive sein soll, ist weniger eine finanzielle, als vielmehr eine sozialpolitische. c) Die Unterscheidung von fundiertem und unfundiertem Einkommen. Vollständig, dauernd fundiert ist bloß das reine Renteneinkommen, d. i. jenes aus verpachtetem Grundbesitz, vermieteten Häusern, Zinsen und Dividenden. Teilweise fundiert ist das aus Gewerben und Landwirtschaft fließende; unfundiert das bloße Arbeitseinkommen. d) Andere Verhältnisse, welche noch zu berücksichtigen sind: Familienstand 2c.

Bezüglich des Einsteuerungsverfahrens ist zu unterscheiden: a) die Form der Klassensteuer, wobei wenige Klassen gebildet und die Steuerpflichtigen in dieselben eingereiht werden. b) Die Form der Einkommensteuer. Die Einschätzung kann dabei stattfinden entweder durch Selbstangabe der Steuerpflichtigen mit nachfolgender Prüfung; oder durch Behörden; oder es kann eine Verbindung beider Methoden gewählt werden.

8. Allgemeine Vermögenssteuer. Sie hat vor der allgemeinen Einkommensteuer den Vorzug voraus, daß sie nicht nur den produktiven Besitz, sondern auch die Nutzkapitalien und Luxusgüter zur Besteuerung heranzieht, trifft dagegen nicht den Arbeitslohn und den Unternehmergewinn. Soll sie sich genau an die Unterschiede der Vermögenswerte anschließen, so setzt sie ebenso umständliche Erhebungen voraus, als ein Steuersystem, in welchem Grund- und Häusersteuer, Gewerb- und Kapitalrentensteuer ein Ganzes bilden. Die wenigen Erfahrungen, die man in neuerer Zeit bezüglich dieser Steuer sammeln konnte (Amerika), sprechen nicht sehr für sie.

9. Die Erbschaftssteuer (von manchen zu den indirekten Steuern gerechnet) ist eigentlich eine hinausgeschobene Vermögenssteuer. Vorzüge: Einträglichkeit; wachsende Einnahme bei wachsendem Volkswohlstand; Möglichkeit außerordentlicher Erhöhung in Notlagen; geringer Druck auf den Steuerpflichtigen, da sie im Moment eines Vermögenszuwachses bezahlt wird; Vereinigung der Vorzüge direkter und indirekter Besteuerung; Leichtigkeit der Veranlagung. Letztere erfolgt nämlich teils auf Grund der durch die Gerichte vorgenommenen Erbteilungen; teils bei Privatteilungen nach den Angaben der Erben, event. nach amtlichen Schätzungen.

C. Die Aufwand- oder Verbrauchsteuern. Diese Steuerart verzichtet auf die Ermittlung des Einkommens oder Vermögens und trifft den Aufwand oder die Konsumtion der Steuerpflichtigen in der Voraussetzung, daß der Aufwand dem Einkommen durchschnittlich entspreche. Der einzelne kann sich dieser Steuer demnach entziehen, wenn er den besteuerten Aufwand unterläßt. Werden die Aufwandsteuern auf den Verbrauch ganz unentbehrlicher Dinge gelegt, dann üben sie einen schweren Druck auf die minder bemittelten Volksklassen aus und sind deshalb verwerflich. Eine vorteilhafte Eigenschaft derselben liegt dagegen darin, daß sie von den Steuerpflichtigen in ganz kleinen, oft unmerklichen Beträgen geleistet werden. Für die Staatskasse ist der Ertrag, sofern diese Steuern länger bestehen, nicht so ungewiß, als man glauben möchte, da der durchschnittliche Aufwand Jahr für Jahr ziemlich gleich bleibt. Dagegen liegt eine sehr schädliche Seite der Aufwandsteuer in dem Reiz zur Steuerdefraudation, den sie enthalten und gegen welchen — oftmals lästige — Strafbestimmungen wirken müssen.

Arten der Aufwandsteuern. Die Aufwandsteuern lassen mehrere wichtige Unterscheidungen zu. Sieht man auf die Möglichkeit der Überwälzung, so unterscheidet man direkt und indirekt erhobene Aufwandsteuern. Erstere kommen nur ausnahmsweise vor. Sieht man auf die Herkunft der besteuerten Produkte, so unterscheidet man: Steuern auf inländische Produkte (Aufschläge) und Steuern auf ausländische Produkte (Zölle). Ein anderer wichtiger Gegenstand ist der von Produktions- und Zirkulationssteuern, je nachdem sich die Besteuerung an einen Vorgang der Produktion oder des Güterumlaufs anschließt. Die Produktionssteuern sind entweder Rohstoff- oder Fabrikatsteuern. Die Zirkulationssteuern wiederum entweder Transportsteuern (Zölle und Oktrois) oder Handelssteuern. Als besondere Arten von direkt erhobenen Aufwandsteuern sind endlich noch die Lizenzabgaben (Pauschalbesteuerung) und die früher schon erwähnten Staatsmonopolsteuern zu nennen.

Im einzelnen sind zu betrachten:

1. Die direkt erhobenen Aufwandsteuern. Sind nur gering an Zahl wie an Ergiebigkeit. Die wichtigste darunter ist die Wohnungssteuer, nach der Zahl der Feuerstellen oder der Thüren und Fenster bemessen; nicht empfehlenswert, in Deutschland nur hier und da als Gemeindesteuer üblich. Die übrigen direkt erhobenen Aufwandsteuern lassen sich als eigentliche Luxussteuern bezeichnen, weil sie Luxusgegenstände treffen. Sie können aber keine namhaften Erträge gewähren, weil, sowie sie zu hoch würden, der besteuerte Luxus aufhören würde. Hierher gehören: Steuern auf Wagen und Luxuspferde, Dienerschaft, Hunde, Wappen, Waffen ꝛc.

2. Die indirekt erhobenen Steuern auf Gegenstände der einheimischen Produktion und Konsumtion: Aufschläge.

a) Die Mahlsteuer, d. i. Besteuerung von Mehl und Brot, kann als städtische Thorsteuer oder als Produktionssteuer erhoben werden; ist schädlich, weil einen unentbehrlichen Gegenstand zu sehr belastend. Wurde früher in Deutschland von dem zum Mahlen bestimmten Getreide entrichtet, ehe es zur Mühle gebracht ward; wobei schwierige Kontrolle. Besteht weder in Deutschland, noch in Frankreich, England und Rußland; dagegen in Österreich (als Thorsteuer) und in Italien.

b) Die Fleisch- oder Schlachtsteuer, teils als Thorabgabe, teils als Produktionssteuer beim Schlachten erhoben. In letzterem Fall entweder nach der Stückzahl der Tiere (wobei aber die leichteren Tiere schlecht wegkommen), oder nach dem Gewicht der bereits geschlachteten Tiere. Wegen der Schwierigkeit einer gleichmäßigen Besteuerung (insbesondere auf dem Lande) eignet sich die Fleischkonsumtion besser für bloß städtische Steuern.

c) Die Salzsteuer, eine sehr alte und verbreitete Steuer, kann erhoben werden durch Besteuerung der Privatproduktion (Überwachung, steueramtlicher Verschluß der Salzwerke) oder als Salzmonopol. Ersteres in Deutschland, Frankreich, Rußland. England, Norwegen, Portugal und Belgien haben gar keine Salzsteuer. Nachteil: Besteuerung eines notwendigen Lebensmittels, trifft den Armen unverhältnismäßig stärker als den Reichen. Vorteil: einfache Erhebung. Das Salzmonopol (Salzregal) kann Produktionsmonopol oder Handelsmonopol oder beides sein. Vorteile: Leichte Erhebung der Salzsteuer; reine gute Ware; Verhütung unnötiger Verteuerung durch den Zwischenhandel. Nachteile: Beschränkung des Verkehrs und der freien Konkurrenz; Belastung der Staatsverwaltung mit umständlichem Betrieb. Das Salzmonopol besteht in Österreich, Italien, Serbien, einzelnen Schweizer Kantonen.

d) Die Weinsteuer. Wie alle Tranksteuern gehört die Weinsteuer zu den wichtigsten Aufwandsteuern, ist aber ungemein schwierig zu erheben, weil der Wein ein Erzeugnis zerstreuten landwirtschaftlichen Kleinbetriebs ist, in Quantität und Qualität des jährlichen Erträgnisses überaus wechselnd, vielfach für den Hausgebrauch verwendet. Als Produktionssteuer kann die Weinsteuer erhoben werden entweder nach Maßgabe der bebauten Fläche (ganz unzureichend wegen der örtlichen Verschiedenheit der Weinlagen und wegen der jährlichen Schwankungen) oder nach dem wirklichen Mosterzeugnis. Als Zirkulationssteuer sind mehrere Erhebungsformen möglich: Weinzölle (sehr einfach für Länder ohne Weinbau); Versandtsteuer (setzt Anmeldung jeder Versendung von Wein, steueramtliche Revision und Ausstellung eines Legitimationsscheins für den Transport voraus, wobei leicht Doppelbesteuerung vorkommen kann und die Vorauszahlung lästig ist); Einlagesteuer (setzt ein ähnliches Verfahren voraus; nur trifft die Steuerzahlung den Empfänger); Thorsteuer (nur für den städtischen Konsum); endlich in der Form von Lizenzabgaben der Weinhändler und Schankwirte.

e) Die Biersteuer. Ist durchgängig Produktionssteuer, aber mannigfache Methoden möglich. Die Besteuerung des Rohstoffs (nur das Malz, Hopfen nicht zur Besteuerung brauchbar) kann geschehen: als Malzaufschlag beim Schroten des Malzes (Bayern, Württemberg); als Maischsteuer beim Einmaischen des Malzes, wobei dieser Prozeß steueramtlich überwacht wird (Deutsches Reichssteuergebiet); als Maischbottichsteuer (Abart der vorigen, in Rußland eingeführt). Die Besteuerung des Fabrikats kann geschehen: als Kesselsteuer (nach dem Rauminhalte der Sudkessel, mit steueramtlicher Überwachung des Siedens; so in Baden und Elsaß-Lothringen) oder noch komplizierter als Kesselsteuer mit Würzekontrolle (Frankreich); als Faßbesteuerung (Vereinigte Staaten); als Würzesteuer, wobei die Quantität der Würze nach dem Rauminhalt der Kühlschiffe, ihr Zuckergehalt mit dem Saccharometer gemessen werden (Österreich, England, Italien). Vergl. den II. Teil dieses Handbuches.

f) Die Branntweinsteuer, ebenfalls eine hochwichtige Steuerart, mit bedeutenden Schwierigkeiten, welche durch den Produktionsprozeß und durch die Verschiedenartigkeit der verwendeten Rohstoffe veranlaßt sind. Die Besteuerung des Rohstoffs geschieht entweder als Maischraumsteuer oder als Materialsteuer oder durch Kombination beider Methoden (Deutsches Reichssteuergebiet). Die Fabrikatsteuer kann sein: Materialertragsteuer (bemessen aus der Menge der verwendeten Materialien nach gesetzlich fixierten Sätzen für den daraus möglichen Ertrag); Würzesteuer (Besteuerung der in Gährung begriffenen Würze, vor der Destillation, sehr umständliches Verfahren); Blasensteuer und Kesselgeld (nach dem Rauminhalt der Destillierapparate); ferner direkte Fabrikatsteuer (mit Messung des wirklich gewonnenen Produktes mittels Spiritusmeßapparates; umständlich, aber rationell); Lizenzen für Brennereibetrieb (namentlich für kleine Brennereien) oder Lizenzen für Branntweinausschank, wobei aber zuverlässige Kontrolle unmöglich. Die Verbrauchsabgabe trifft das fertige Fabrikat bei seinem Übergange in den Handel; erfordert Aufbewahrung in kontrollierten Sammelgefäßen. Bei der Verschiedenheit des Betriebsumfangs und der Rohstoffe haben sich die Steuergesetze auch zu Kombinationen dieser verschiedenen Besteuerungsarten veranlaßt gesehen.

g) Die Rübenzuckersteuer. Der Zucker, als ein entbehrlicher und doch in weitesten Kreisen gebrauchter Konsumtionsgegenstand, eignet sich gut zur Besteuerung. So lange bloß Kolonialzucker gekannt war, reichten Einfuhrzölle zur Besteuerung aus. Seit jedoch die Rübenzuckerfabrikation in Aufschwung kam, wurden auch inländische Steuern nötig (seit 1837 in Frankreich, seit 1841 in Deutschland). Die Steuererhebung wird erleichtert durch den Umstand, daß die Fabrikation meist in großen, nicht sehr zahlreichen Etablissements stattfindet; erschwert durch technische Eigentümlichkeiten. Erhoben kann die Steuer werden entweder als Rohstoffsteuer (nach der Quantität der eingebrachten Rüben oder nach der Leistungsfähigkeit der Apparate, oder auch nach der Zahl der Füllungen der Diffusionsgefäße) oder als Fabrikatsteuer; und zwar wieder entweder nach der Dichtigkeit des Zuckersafts (Messung mit dem Saccharometer; viel Spielraum für Defraudation); oder nach dem fertigen Fabrikat, wobei stete Überwachung der Fabriken und Bestimmung des reinen Zuckergehalts des Fabrikates (Polarisationsapparat) nötig ist.

Die Zuckersteuer hat mehr als jede andere Verbrauchssteuer zu unaufhörlichen Betriebsänderungen und technischen Fortschritten beigetragen. Österreich und Rußland haben Pauschalsteuern; Frankreich, Holland und Belgien Fabrikatsteuern, desgleichen Deutschland, als Verbrauchsabgabe.

h) Die Tabaksteuer. Kein Verbrauchsgegenstand eignet sich zur Besteuerung grundsätzlich besser, als der Tabak, da er entschieden ein Luxusartikel, aber dennoch sehr verbreitet ist, sein Verbrauch sich fast ganz auf die erwerbsfähige männliche Bevölkerung beschränkt und die Steuer demnach die Familien nicht härter trifft. Um so schwieriger aber ist die Form der Steuererhebung. Man unterscheidet: Flächensteuer, nach Maßgabe der bebauten Fläche, wenig einträglich und sehr lästig für die kleinen Rohproduzenten; sodann: Gewichtsteuer, mit umständlicher Steuererhebung, ohne Berücksichtigung der Qualität; Fabrikatsteuer (die amerikanische Form der Steuer, auch in Rußland üblich; sehr einträglich, setzt aber ein ungemein verwickeltes Kontrollsystem vom Anbau des Rohstoffs bis zum Fabrikatenhandel voraus); ferner Tabakzölle, Lizenzen und als vollkommenste Form der Tabaksteuer das Monopol.

Das Tabakmonopol oder Tabakregal, d. h. die ausschließliche Versorgung der Tabakkonsumenten durch den Staat, ist in verschiedener Weise denkbar; üblich aber nur jene Form, wobei die Regierung das ausschließliche Recht des Ankaufs von inländischem Rohtabak sowie des Imports ausländischer Tabake beansprucht, die inländischen Rohtabake selbst verarbeitet und durch konzessionierte Verkäufer an das Publikum absetzen läßt. Das Tabakmonopol besteht in Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Spanien, Rumänien; Einführung im Deutschen Reiche wurde versucht, jedoch nicht durchgesetzt. Beim Tabakmonopol sind folgende Punkte zu beachten: 1) die Wirkung auf die Rohproduktion. Vorteil: Der Tabakbauer wird unter dem Monopol nicht so übervorteilt, wie im freien Verkehr, findet regelmäßig Absatz. Nachteil: Teure und lästige Überwachung der Produktion; Beschränkung derselben, Verhinderung der Landwirte an der lukrativsten Bodenbenützung. Schwierigkeiten des Verkaufs, Formalitäten dabei; schwierige Feststellung der Ankaufspreise. 2) Die Wirkung auf die Fabrikation: Schädigung der Tabakindustrie, bez. Vernichtung derselben und vieler mit ihr zusammenhängenden Industrieen. Namentlich die kleine Hausindustrie. Schwierigkeit der richtigen Leitung

großer Staatsfabriken. 3) Vernichtung des Tabakgroßhandels (in Deutschland namentlich Bremen). 4) Einschränkung des Kleinhandels. Beseitigung der Zwischenhändler, die vom Tabakbauern einkaufen; Beschränkung der Zahl der Verkaufsstellen. Der Kleinverkauf kann unter dem Monopol billiger stattfinden, weil Risiko, Konkurrenz und nötige Warenkenntnis wegfallen. 5) Wirkung auf die Konsumtion. Vorteil: Gleichmäßigeres Fabrikat. Nachteile: Teueres und einförmiges Fabrikat, höhere Preise. Ob auch schlechtere Ware, ist fraglich. 6) Finanzieller Erfolg. Gewiß kann das Monopol höhere Steuererträge liefern, als die in Deutschland übliche Form der Besteuerung der Rohproduktion. Aber die Berechnung des zu erwartenden Reinertrags sehr schwierig.

Wo das Tabakmonopol besteht, wird man es vorläufig gewiß festhalten und hochschätzen. Seine Neueinführung dagegen muß auf viele Schwierigkeiten stoßen; namentlich in Ländern, wo ausgedehnter Tabakbau und Tabakindustrie. Ob eine gerechte und nicht zu teure Entschädigung der vielen Interessenten möglich, ist sehr fraglich; ebenso ob ein entsprechender Reinertrag wirklich zu hoffen.

i) Steuern auf anderweitige Gebrauchsgegenstände sind wohl in manchen Ländern eingeführt, stehen aber an Bedeutung gegen die bisher genannten weit zurück. So der Spielkartenstempel, als Luxussteuer in mäßigem Betrage wohl brauchbar; der Kalenderstempel; der Zeitungs- und Inseratenstempel, letzterer drückend auf die neuen und schwachen Geschäfte wirkend, die der Inserate sehr bedürfen. Ferner: Steuern auf öffentliche Vergnügungen, auch Bälle, Gesellschaftslokale, Theaterbillets; eignen sich wohl besser für städtische, als für Staatssteuern. Mitunter finden sich auch Zündhölzer und Leuchtstoffe indirekt besteuert (Frankreich); ferner Papier, Schießpulver, Pretiosen.

3. Die Steuerzölle oder Finanzzölle.

Hinsichtlich ihres Zwecks unterscheidet man die Zölle in Schutzzölle, Kampfzölle und Steuerzölle. Die beiden ersten Arten können, als wirtschaftspolitische Maßregeln, hier nicht in Betracht kommen; die Finanzwissenschaft hat es bloß mit den Steuerzöllen zu thun.

a) Wesen u. Charakter der Steuerzölle.

Sofern Zölle aus Steuerzwecken auferlegt werden, ist es passend, dieselben auf solche vom Ausland eingeführte Waren zu legen, die von den wohlhabenderen Klassen stärker konsumiert werden, als von den ärmeren Volksklassen. Dies Prinzip muß bei den Zöllen ebenso maßgebend sein, als beim Aufschlag. Der Ertrag solcher Zölle ist für die Staatskasse unentbehrlich geworden: in manchen Staaten liefert er den bei weitem größten Teil der gesamten Staatseinnahmen. Doch nicht allein der Ertrag für die Staatskasse ist entscheidend für die Beibehaltung, sondern auch die Rücksicht darauf, daß, wenn eine Ware bei der inländischen Produktion mit einem Aufschlag belegt ist, dann auch die aus dem Ausland bezogenen Waren mit einer mindestens gleich hohen Steuer belegt werden müssen. Gewisse Gegenstände eignen sich gar nicht oder nur in bescheidenem Maße zur Belegung mit Steuerzöllen. So namentlich: die unentbehrlichsten Nahrungsmittel, Brenn- und Kleidungsstoffe, Arzneien, Hilfsmittel für Wissenschaft, Kunst und Gewerbe. Freilich hat man in manchen Ländern selbst einige dieser Gegenstände mit Einfuhrzöllen belegt, wie im Deutschen Reich die Nahrungsmittel.

Bezüglich der mit Zoll belegten Rohstoffe ist zu erwähnen: Werden Rohstoffe in ihrem natürlichen Zustand verbraucht, oder doch ohne vorgängige nennenswerte Veränderungen, wie z. B. Südfrüchte, Wein, Branntwein, Kolonialwaren, so ist deren Zollbelegung ganz unbedenklich; werden sie jedoch von den inländischen Gewerben verarbeitet, so ist eine schonende Behandlung dringend geboten, zumal wenn die daraus verfertigten Fabrikate auch im Ausland Absatz finden sollen. Eine vorzüglich ergiebige Klasse von Einfuhrgegenständen haben Zucker, Kaffee, Thee abgegeben; wenngleich auch sie ein Konsumtionsartikel der ärmeren Klassen geworden sind, ist doch von der Erhebung eines Zolles für die Staatskasse nicht Umgang zu nehmen. Anders als bei den Rohprodukten gestaltet sich das Verhältnis bei den Halbfabrikaten. Bei den halbfertigen Waren sprechen nämlich in Bezug auf Schutz der Gewerbe ganz entgegengesetzte Interessen mit. So haben z. B. die inländischen Weber, welche Baumwollengarn verarbeiten, selbstredend ein Interesse daran, daß die eingeführten Baumwollengarne niedrig verzollt seien, während die inländischen Baumwollenspinnereien zu ihrem eigenen Schutz das gerade Gegenteil verlangen.

b) Sicherung der Zolleinnahmen.

Damit die durch die Steuerzölle beabsichtigten Staatseinnahmen thatsächlich zur Erhebung gelangen, sind Anordnungen zu treffen, welche Zolldefraudationen, wenn auch nicht unmöglich, so doch möglichst schwer machen. Die auf Umgehung der bestehenden Zollpflicht gerichtete gesetzwidrige Thätigkeit wird Schmuggel oder Schleichhandel, und die dergestalt über die Grenze gebrachte Ware Kontrebande (contra bannum) genannt. Die Veranlassung zum Schmuggel liegt außer in der Höhe des Gewinnes, in dem Reiz, welchen eine gefährliche Thätigkeit auf manche Menschen ausübt. Die List, Verschlagenheit und Kunstgriffe der Schleichhändler nötigen die Staatsregierung, ein ausgedehntes Schutzpersonal zu unterhalten u. belästigende Grenzvorkehrungen zu treffen. Die Entwicklung des Schleichhandels hängt auch von dem geographischen Charakter der Landesgrenzen ab. Am schwierigsten ist er dort, wo Meere und große Ströme die Landesgrenze bilden, am häufigsten, wo er durch Gebirgsgegenden und waldreiche Grenzgebiete begünstigt wird. Die Kosten der Grenzbewachung sind verhältnismäßig um so kleiner, je größer der mit einer Zollgrenze umgebene Gebietsteil ist.

c) Ein- und Ausfuhrzölle.

Die Steuerzölle sind fast nur Einfuhrzölle. Ein Ausfuhrzoll kann einen finanziellen Zweck nur dann

haben, wenn ein Gegenstand in einem Lande besonders massenhaft oder besonders gut produziert wird, so daß ihn andere Länder nicht leicht zu einem auch nur annähernden Preis liefern können. Ein solcher Ausfuhrzoll kann zur Folge haben, daß der Preis der Ware im Ausland um den Zollbetrag oder einen Teil desselben erhöht und der Zoll von den inländischen Verkäufern auf die ausländischen Käufer übergewälzt wird; dies ist aber nur dann zu erwarten, wenn die Ware im Inland so gut produziert wird, daß sie trotz der Zollhöhe noch die fremde Konkurrenz zu überwinden vermag. Eine derartige Belastung der auswärtigen Konsumenten ist auf irgend eine Art von Monopolstellung zurückzuführen, welche der betreffende Konsumtionsartikel auf dem Weltmarkt behauptet. Indessen ist eine solche Überwälzung des Ausfuhrzolles auf die ausländischen Käufer nicht mit Sicherheit zu erwarten, da diese leicht veranlaßt werden könnten, so verteuerte Waren entweder selbst zu produzieren oder sie anderswoher zu beziehen. Je leichter und ausgedehnter der Handelsverkehr ist, je mehr die Technik sich entwickelt, um so weniger sind solche Monopolstellungen, die zu steuerlichen Ausfuhrzöllen Gelegenheit geben, festzuhalten.

d) Die Zolltarife.

Welche Waren überhaupt zollpflichtig sind und mit welchen Zöllen sie belegt sind, darüber giebt der Zolltarif Aufschluß, d. i. ein Verzeichnis, das alle der Zollpflicht unterworfenen Waren aufführt nebst Angabe der Höhe des zu entrichtenden Zolles. Zur Aufstellung eines solchen Tarifes ist eine genaue Kenntnis der Waren selbst, wie ihrer Produktionsverhältnisse und ihres Absatzes unerläßlich notwendig. Zu dem Zweck bringt man die Waren in gewisse Gruppen unter Zusammenstellung derjenigen, bei denen aus finanziellen oder wirtschaftlichen Gründen ein gleicher Zollsatz notwendig ist. Bei einer solchen Tarifierung ist folgendes zu beachten: Man kann die Tarifsätze selbst in einem Prozentsatze des Preises jeder Ware ausdrücken; die dergestalt ausgedrückten Zölle heißen Wertzölle (ad valorem). Doch sind diese nach dem Wert festgestellten Zölle für die Erhebung selbst mit Schwierigkeiten verbunden, weil es für die Zollbeamten nicht leicht möglich ist, den Marktpreis aller Gegenstände zu kennen, wie auch jede qualitative Abstufung. Mangeln den Zollbeamten diese Kenntnisse, so sind sie auf die Angaben der Kaufleute, welche die Waren über die Grenze bringen, angewiesen. Um einer Schädigung der Staatskasse durch allzu niedrige Wertangabe seitens der Kaufleute zu begegnen, wurde den Zollbeamten das Recht eingeräumt, eine Ware, die ihnen zu niedrig taxiert dünkte, mit einem geringen Zuschlag an sich bringen, d. h. kaufen zu dürfen. Dieses Verfahren heißt Vorkauf oder Präemtion. Aus obenerwähntem Grunde haben die Zölle nach dem Gewicht oder der Stückzahl der Waren angesetzt, erheblichen Vorteil. Freilich zahlen hierbei die besseren und kostbareren Sorten einen verhältnismäßig geringeren Zoll als die gewöhnlicheren Sorten. Um diesem Nachteil zu begegnen, sind verschiedene Zollsätze anzusetzen, was insoweit durchführbar ist, als deutliche Merkmale vorhanden sind, an welchen man die verschiedenen Sorten und Qualitäten erkennen kann. In Zolltarifen wechseln die Zollsätze je nach dem Preis, Gewicht, Raummaß oder Stückzahl der Waren. Im deutschen Zollverein hat man fast nur Sätze nach dem Gewicht der Waren gekannt. Zur Erleichterung des Verkehrs sind eine nicht zu große Anzahl von verschiedenen Zöllen, die zudem in bequemen Zahlen angesetzt sind, zweckdienlich. Ein allgemeiner Zollsatz als Norm ist vorteilhaft. Eine weitere Schwierigkeit bei der Festsetzung der Zölle verursacht die Frage, ob man den Zoll nach dem Roh- oder Nettogewicht der Ware erheben soll. Würde man sich für Erhebung nach dem Rohgewicht entscheiden, so würden die Transportanten eine leichtere Verpackung wählen. Das Bruttogewicht läßt sich nur bei niedrigen Zollsätzen rechtfertigen, bei hohen dagegen ist die Zollerhebung vom Nettogewicht angezeigt. Dieses kann man dadurch ausfindig machen, daß man entweder ein gesetzliches Netto feststellt, d. h. ein Gewicht der Verpackung, welches ein für allemal bei einer bestimmten Gattung von Waren als feststehend angenommen wird, oder aber, daß die Zollbeamten in jedem einzelnen Falle das Nettogewicht selbst festzustellen haben.

e) Die Erhebung der Zölle.

Dieselbe ist nach und nach in den europäischen Staaten ungemein ausgebildet worden. Die wichtigste Aufgabe der Zollerhebung besteht darin, daß alle Waren, welche die Landesgrenze überschreiten wollen, eine Zollstätte berühren müssen. Zu diesem Zweck sind an allen sogenannten Zollstraßen Zollstätten errichtet worden; dagegen besteht das Verbot, zollpflichtige Waren auf sogenannten Nebenwegen ein- und auszuführen. Um eine möglichste Kostenverringerung der Zollämter herbeizuführen, werden an den weniger frequenten Straßen Nebenzollämter errichtet. Außer dem Personal, welches zur Berechnung und Erhebung des Zolles für die durchgehenden Waren erforderlich ist, ist auch noch ein militärisch organisiertes Personal nötig. Eine Zollbewachung, lediglich auf den einen Punkt beschränkt, wo die Zollstraße aus dem Inland in das Ausland führt, würde den Schleichhandel ungemein erleichtern; darum ist eine Bewachung des Verkehrs auch im Inland erforderlich. Um nun aber den ganzen inneren Verkehr nicht beaufsichtigen zu müssen, besteht die Einrichtung, daß ein Streifen Landes, ein sogenannter Grenzbezirk, durch die Landesgrenze und eine sogenannte Binnenlinie gebildet, der Beaufsichtigung unterliegt.

Was die sonstigen zur Zollerhebung gehörigen Einrichtungen betrifft, die Vorschriften über Deklaration und Revision, das Ansageverfahren, die Zollniederlagen und Zollkredite, den Veredlungsverkehr (Appreturverkehr), die statistische Gebühr und insbesondere die deutsche und österreichische Zollgesetzgebung, so muß hierüber auf das verwiesen werden, was im II. Band ausführlich mitgeteilt ist.

D. Die Verkehrssteuern insbesondere. Eine erst seit neuerer Zeit ausgebildete Gattung von Steuern; schließt sich zunächst an die Vermögenssteuer an, und an die Gebühren. Sie erfaßt jedoch nicht das im ruhigen Besitz, sondern das im Verkehr befindliche Vermögen während des Besitzwechsels. Bei den großen Werten, welche heutzutage ihre Besitzer wechseln, müssen die Verkehrssteuern sehr einträglich sein und können wohl manche Lücken der Steuergesetzgebung ergänzen. Sie bewirken aber oft einseitige Belastung, namentlich des Immobilienverkehrs; treffen nicht nur solche Besitzänderungen, bei welchen Gewinnste gemacht, sondern auch solche, bei denen Verluste erlitten werden, drücken in guten und schlimmen Zeiten gleich schwer und lassen sich in ihren Wirkungen nicht leicht verfolgen. Wie die Gebühren, mit welchen sie häufig verwechselt oder zusammengeworfen werden, können sie entweder durch direkte Einziehung oder in Stempelform erhoben werden. Man unterscheidet folgende Hauptarten:

1. Immobiliarverkehrssteuer (Liegenschaftsabgabe), beim Besitzwechsel von Grundstücken und Häuser erhoben, vermehrt den Druck der Grund- und Häusersteuer, wird gewöhnlich auf die wirtschaftlich schwächere Partei abgewälzt und trifft überhaupt die Leistungsfähigsten am seltensten. Existiert in Deutschland, Österreich und anderwärts; sehr drückend als Enregistrement in Frankreich.

2. Steuern vom Verkehr mit Nutzungen unbeweglicher Sachen wären eigentlich überflüssig, da das Immobiliarvermögen durch Grund- und Haussteuer und Liegenschaftssteuer schon genügend getroffen werden kann. Hierher gehört namentlich die Besteuerung der Miet- und Pachtverträge.

3. Steuern vom Umsatz beweglichen Vermögens können das letztere nicht leicht gleichmäßig und überall erfassen, sind aber doch häufig eingeführt. Hierher gehören: a) Steuern auf Kauf- und Tauschverträge über bewegliche Sachen; auf Auktionsprotokolle, Akkord- und Lieferungsverträge, Schenkungen 2c. b) Quittungsstempel, in mehreren Ländern üblich, obschon er kaum zu kontrollieren ist und zu Formlosigkeit des Zahlungswesens verleitet. c) Stempelabgabe von Geschäftsbüchern, ein schlechtes Surrogat der Gewerbesteuer; d) Stempelabgabe von Schlußnoten, soll namentlich die Börsenspekulation treffen, wirkt aber wohl wie ein Zuschlag zur Kapitalrentensteuer (Deutschland, Österreich, Frankreich). e) Abgaben auf die Emission von Wertpapieren, wirken entweder als Zuschläge zur Gewerb- oder zur Kapitalrentensteuer. f) Abgaben von Schuldurkunden über Mobiliarwerte. g) Insbesondere die Wechselstempelsteuer, jedenfalls die wichtigste hierher gehörige Steuer (vergl. II. Band). h) Die Steuern von Spieleinlagen und Spielgewinnsten, gewiß höchst berechtigt. Deutschland besteuert die Preise der Lose; Österreich die Loseinlagen und die Gewinnste, letztere mit 15 und 20 Prozent. i) Die Besteuerung der Lebensversicherungen ist nicht empfehlenswert. k) Steuer von Mobiliarversicherungen als Mittel zur Besteuerung des Mobiliarvermögens; in bescheidenem Maße zulässig, besteht in den meisten deutschen Ländern, in Österreich, Frankreich und England.

4. Steuern vom Verkehr mit Dienstleistungen sind nur ausnahmsweise eingeführt.

5. Steuern vom Transportverkehr, lassen sich kaum gleichmäßig auf den ganzen Transportverkehr verteilen. Hierher gehören a) die Stempelpflicht von Transportbegleitpapieren, wo sie besteht; ferner b) Brücken- und Weggelder, Schiffahrtsabgaben, sofern sie die Höhe von Gebühren übersteigen (vormals der Sundzoll, der Scheldezoll). c) Abgaben auf Eisenbahnbillets. Frankreich hat die Transportsteuern besonders entwickelt.

6. Steuern vom Vermögensverkehr bei Todesfällen (siehe die oben erwähnte Erbschaftssteuer).

III. **Außerordentliche Staatseinnahmen.** Dieselben fließen aus Kriegsbeute, Kriegskontributionen (die französischen 5 Milliarden!), Verkäufen von Staatsgebiet, von Domänen und anderem Staatseigentum (Österreichische Staatsbahnen); aus Subventionen 2c. Solche Einnahmen entwachsen keiner rationellen Wirtschaftsgebahrung, sondern geschichtlichen Zufälligkeiten; über ihre Verwendung entscheiden sowohl finanzielle als auch wirtschaftspolitische Erwägungen.

4. Kapitel: Verhältnis von Staatseinnahmen und Ausgaben. Staatsschulden.

I. **Gleichgewicht von Einnahmen und Ausgaben.** Die Ordnung des Staatshaushalts verlangt, daß die Einnahmen bezüglich ihrer Höhe und ihrer Fälligkeitstermine nicht hinter den Ausgaben zurückbleiben. Geschieht dies dennoch, so tritt ein Defizit ein. Jenes Gleichgewicht muß schon im voraus bei der Aufstellung des Voranschlags (Budgets) für jede Wirtschaftsperiode hergestellt werden; im Voranschlage müssen Ausgaben und Einnahmen bilanzieren, d. h. sich decken.

Die gewöhnlichen Verhältnisse in den modernen Staaten sind derart, daß mit den sich erweiternden Aufgaben des Staats auch seine Ausgaben allmählich anwachsen, und daher immer neue Einkünfte aufgesucht werden müssen. Es frägt sich dann stets, ob die Ausgaben wichtig genug sind, um eine Steigerung der Einnahmen zu veranlassen, und ob eine solche Steigerung möglich ist, ohne die Volkswirtschaft zu überbürden. Man kann weder behaupten, daß die Ausgaben durch die erzielbaren Einnahmen, noch daß die Einnahmen ausschließlich durch die zu machenden Ausgaben bestimmt werden dürfen. Einnahmen und Ausgaben müssen sich vielmehr wechselseitig bestimmen.

II. **Staatsschulden.** Wenn während eines bestimmten Abschnitts des Staatshaushaltes (während einer Finanzperiode) die Ausgaben den Voranschlag übersteigen oder die Einnahmen hinter demselben zurückbleiben, so tritt, wie erwähnt, ein Defizit ein, das man als akutes bezeichnet. Wird dasselbe nicht in den nächsten Finanzperioden durch Über-

von Zerrüttung des Staatshaushaltes, wenn außerordentliche Einnahmen verwendet werden, um ordentliche, regelmäßig wiederkehrende Ausgaben zu decken. Sind aber keine außerordentlichen Hilfsquellen vorhanden, so ist man genötigt, Schulden zu machen. Die Benützung des Staatskredits und die Schulden sind in den letzten Jahrhunderten zu einem der wichtigsten Gegenstände des Staatshaushaltes geworden.

Die Benützung des Staatskredits zum Schuldenmachen bewirkt, daß die Kapitalien, die dem Staat geliehen werden, anderen wirtschaftlichen Funktionen entzogen werden. Sie bewirkt ferner eine Verschiebung des Volkseinkommens, indem für Ausgaben der Gegenwart die künftigen Generationen Zinsen und Tilgungsbeiträge zahlen müssen. Den Kapitalisten freilich bietet die Staatsschuld Gelegenheit zur Kapitalanlage, den Spekulanten Gelegenheit zum Effektenhandel. Der Staatsregierung schafft das Vorhandensein einer Schuld in ihren Gläubigern eine konservative, am Bestande des Staats interessierte Partei; anderseits ist aber eine große Schuld ein wesentliches Hindernis für eine Regierung. Ein Staat mit nur geringer Schuldenlast hat unter sonst gleichen Umständen jedenfalls freiere Hand in der Politik, als ein mit Schulden überlasteter. Es kann demnach die Benützung des Staatskredits nur durch die dringende Notwendigkeit gerechtfertigt werden.

Der Staatskredit hat seine Grundlagen in dem Zahlungswillen und in der Zahlungsfähigkeit des kreditsuchenden Staates. Der Zahlungswille ergiebt sich aus der bisherigen Finanzgeschichte eines Staates; seine Zahlungsfähigkeit aus dem Zustande der Volkswirtschaft und des Finanzwesens; aus der Höhe der vorhandenen Steuern und Schulden; aus dem Fortgange der Verzinsung und Tilgung dieser Schulden; aus den übrigen Umständen, welche auf den dauernden Bestand und die Kraft des Staatswesens schließen lassen. Wie weit der Kredit eines Staats ausgedehnt werden kann, zeigt sich an den Summen, die der Staat geliehen erhält und an den Zinsen, die er bezahlen muß.

III. **Arten der Staatsschulden.** Man unterscheidet:

1. Erzwungene Staatsschulden, unter welche rückständige Ausgaben, Steuerantizipationen (geforderte Steuervorschüsse), Kautionskapitale der Staatsbeamten, eigentliche Zwangsanleihen und die Ausgabe von Staatspapiergeld zu rechnen sind.

Das Papiergeld ist eine Staatsschuld ganz eigentümlicher Art: unverzinslich, im Besitze stets wechselnder Staatsgläubiger, durch Annahme des Papiergeldes an den Staatskassen fortwährend getilgt und durch Wiederausgabe immer aufs neue eingegangen. Die Unverzinslichkeit dieser Schuld und die Leichtigkeit der Ausgabe von Papiergeld verleihen dieser Finanzoperation etwas sehr Verlockendes — trotz ihrer Gefährlichkeit. In guten Finanzzuständen ist der Umlauf einer mäßigen Menge Papiergeldes unschädlich; ja dasselbe wird sogar, wie die Banknoten und andere Geldsurrogate, vom Verkehr gern genommen und als bequemes Zahlmittel im Umlauf gehalten. Aber bei finanziellen oder politischen Bedrängnissen wird Papiergeld gefährlich.

Um das Papiergeld al pari zu erhalten, muß der Staat in den Einwechselungskassen entsprechende Barvorräte halten, die in der Regel unverzinslich sind. Läßt sich das Papiergeld nicht al pari halten, so werden die Inhaber geschädigt. Der Preis des Papiergeldes beruht bloß auf dem Kredit dessen, der es ausgiebt. Der Umlauf dieses Geldes wird durch das Bedürfnis danach bedingt; die Regierung darf durchaus nicht mehr Papiergeld ausgeben, als der Handel begehrt; sonst strömt das Papiergeld massenhaft zu den Staatskassen zurück. Das Papiergeld, welches jederzeit gegen bar eingelöst wird, behält den Parikurs. Sofortige Einlösung und weise Beschränkung der Ausgabe sind die Mittel, das Papiergeld ungefährlich zu machen; diese Mittel wurden jedoch im Laufe der Finanzgeschichte schon arg vernachlässigt.

2. Freiwillige Anleihen haben entschieden den Vorzug vor erzwungenen. Sie werden entweder als schwebende Schuld zu vorübergehender Aushilfe oder als konsolidierte Schuld auf längere Zeit aufgenommen.

a) Schwebende Schulden, welche infolge vorübergehenden Defizits entstehen, können bei großen Banken mittels bald heimzahlbarer Anlehen eingegangen werden. Manchmal haben Regierungen für die schwebende Schuld Obligationen in der Form sog. Schatzkammerscheine (exchequer bills) ausgegeben.

b) Anleihen der konsolidierten Schuld, d. h. solche, welche längere Zeit fortbestehen. Bei diesen sind bezüglich der Verzinsung und Rückzahlungsbedingungen verschiedene Abarten möglich. Anlehen, die zu bestimmter Zeit rückzahlbar sind, können für die Regierungen unbequem werden; noch mehr Anlehen mit freier Kündbarkeit für Gläubiger und Schuldner. Deshalb sind heutzutage die bei weitem beliebtesten Arten von Anleihen solche, welche vom Gläubiger nicht gekündigt werden können, sondern ihm bloß das Recht auf Zinsengenuß gewähren (meistenorts Rente genannt). Die den Staatsgläubigern hierfür gegebenen Obligationen bilden ein Hauptobjekt des Effektenhandels.

Lotterieanlehen gewähren den Gläubigern außer der zugesicherten späteren Rückzahlung des Kapitals auch die Hoffnung auf außerordentliche Gewinnste. Bei diesen Lotterieanlehen sind mannigfache Modifikationen der Bedingungen, der Größe und Verteilung der Gewinnste möglich.

Die gewöhnlichen Staatsanleihen werden zustandegebracht, indem entweder die Kapitalisten aufgefordert werden, Beiträge (zu dem vorher bestimmten Zinsfuß) zu zeichnen, wobei die Hauptschwierigkeit in der richtigen Bestimmung des Zinsfußes liegt;

oder indem die Anleihe im ganzen an ein Bankhaus oder an ein Konsortium von Bankhäusern vergeben wird. Die Bankhäuser vermitteln sodann den Zufluß des Privatkapitals in die Staatsanleihe, indem sie den Verkauf der Obligationen übernehmen. Dabei empfangen die Bankhäuser entweder eine besondere Provision oder sie gewinnen am Kurs beim Obligationenverkauf.

IV. **Verzinsung u. Tilgung der Staatsschulden.** Für die Verwaltung der Staatsschulden sind entweder besondere Behörden und Kassen (Schuldverwaltungs-, Amortisations- oder Schuldentilgungskassen) gegründet oder große Banken damit beauftragt. Hauptgeschäfte der Schuldverwaltung sind Verzinsung und Heimzahlung der Schuld.

Bei der Verzinsung der Staatsschulden (eine der wichtigsten Pflichten des Staates) ist eine Hauptfrage jene der Zinsreduktion (Rentenkonversion). Überschreitung des Pari durch die höchstverzinslichen Staatspapiere zeigt an, daß Zinsreduktion möglich sei. Wenn dies der Fall ist, muß sie im Interesse der Steuerzahler und der Staatskasse auch vorgenommen werden. Eine Zinsreduktion setzt voraus, daß die Finanzverwaltung die Summe bereit halte, um jenen Gläubigern, welche sich die Zinsreduktion nicht gefallen lassen wollen, ihr Guthaben auszuzahlen und daß die Mehrzahl der Staatsgläubiger sich wegen mangelnder anderer Kapitalanlageplätze bewogen fühle, ihre Kapitalien dem Staat auch gegen mäßigere Zinsen zu belassen. Eine Ungerechtigkeit liegt in diesem Verfahren durchaus nicht.

Die Tilgung der Staatsschuld ist, im Hinblick auf die kommenden Generationen, Pflicht einer guten Finanzverwaltung. Als Mittel zur Tilgung können ordentliche und außerordentliche Einnahmen verwendet werden. Einen eigenen Tilgungsfond zu schaffen, ist nicht nötig; zweckmäßiger eine freie Tilgung in der Weise, daß in jeder Finanzperiode so viel von der vorhandenen Schuld zurückbezahlt wird, als unter den gegebenen Verhältnissen möglich ist. Die Tilgung erfolgt je nach Maßgabe der bei Kontrahierung der Anleihen eingegangenen Bedingungen und des Zinsfußes der verschiedenen Schuldarten. Begreiflicherweise wird man jene Schulden zuerst tilgen, deren Tilgung für die Staatskasse am vorteilhaftesten ist. Die neueste Finanzpolitik nimmt auf Rückzahlung der Staatsschulden immer seltener Bedacht.

Zur Schuldentilgung gehört auch die Wiedereinziehung von umlaufendem Papiergeld. Sie wird zur Pflicht eines geordneten Staatswesens namentlich dann, wenn das Papiergeld unter pari gesunken ist.

Druck von Hesse & Becker in Leipzig.

Druck von Hesse & Becker in Leipzig.